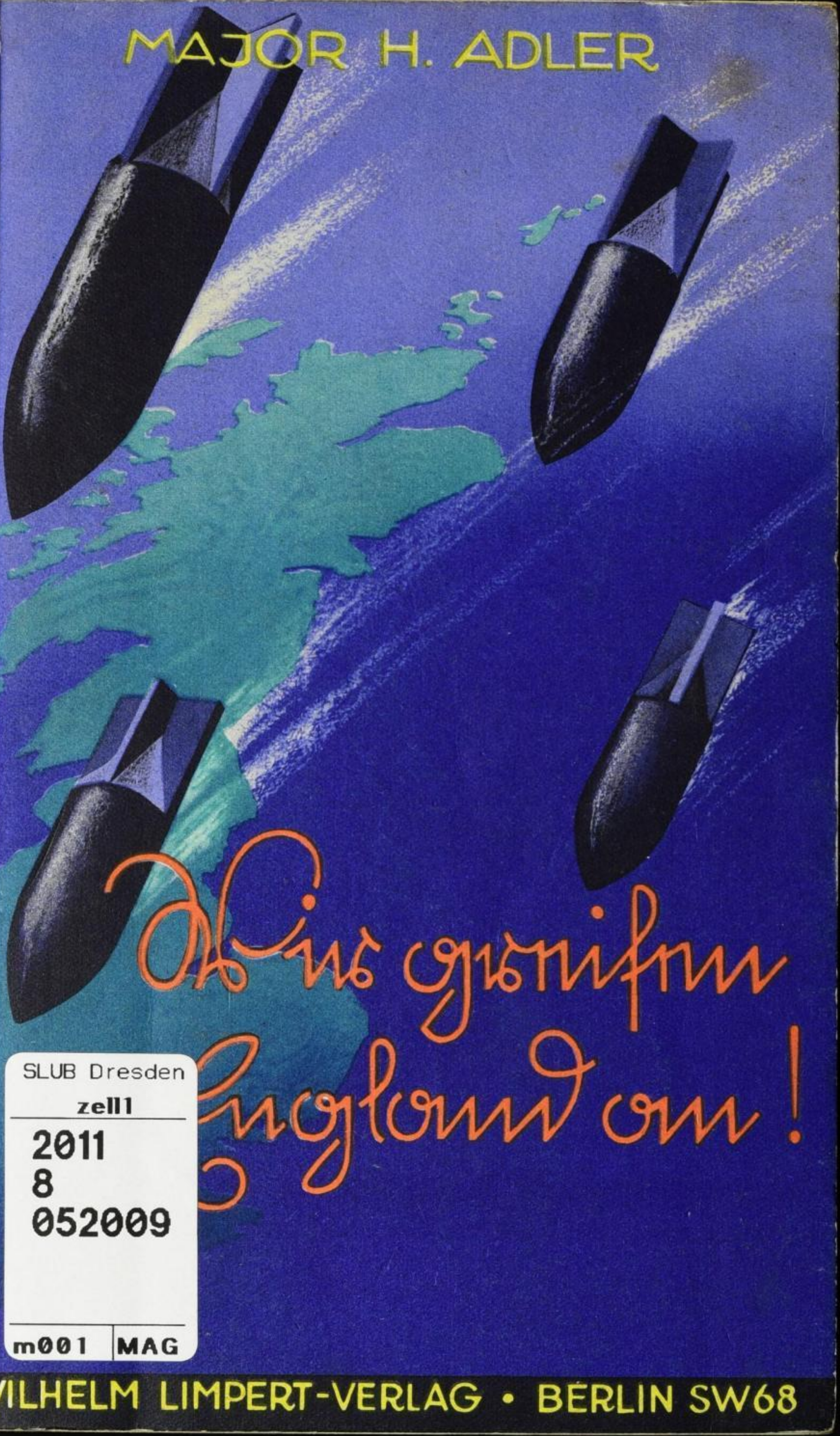
MAJOR H. ADLER



Ein gutes England an!

SLUB Dresden
zell1
2011
8
052009
m001 MAG

WILHELM LIMPERT-VERLAG • BERLIN SW68

SLUB
Wir führen Wissen.

~~Willi Rossberg, Moritz Bleibtreu~~

Willi Keller fiel in Stalingrad. B 76

Wir greifen England an!

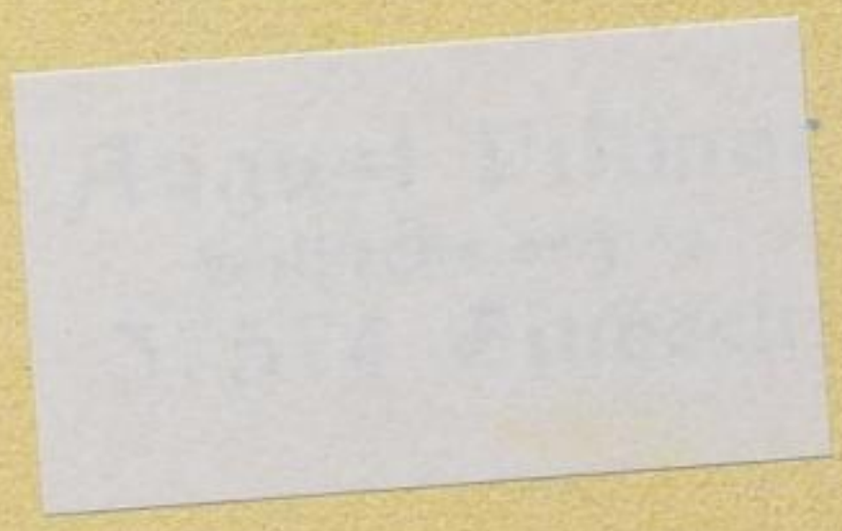
Erlebnisberichte

zusammengestellt und bearbeitet

von

Hermann Adler

Major im Reichsluftfahrtministerium



Wilhelm Limpert-Verlag · Berlin SW 68

Zeit Moan Mg PM2

1.—75. Tausend

Sächsische Landesbibliothek
SLUB
Staats- und Universitätsbibliothek Dresden

Alle Rechte vorbehalten

Copyright 1940 by Wilhelm Limpert-Verlag, Berlin SW 68. Printed in Germany.
Druck: Wilhelm Limpert, Berlin SW 68. Umschlagzeichnung: Walter Born, Berlin.
Photos: Archiv RLM. (13), PK. Wundshammer (Atlantic) (2)

Verlagsnummer 4039

20 m 8 052009

Englands Luftwaffe

Im Frieden bildet das englische Luftministerium, nach den Angaben im „Handbuch der Luftfahrt", Jahrgang 1939 (Verlag J. F. Lehmann), denen gegenüber gewisse Änderungen inzwischen wahrscheinlich eingetreten sind, die oberste Behörde der Fliegertruppe und der zivilen Luftfahrt. Ein Luftrat ist beratendes Organ des Luftministers. Die Flakartillerie ist ein Teil des Heeres und untersteht dem Kriegsministerium. Der Flugmeldedienst wird von freiwilligem Hilfspersonal versehen. Dieses sogenannte „Observer Corps" untersteht dem Luftministerium. Das Seeflugwesen untersteht der Kriegsmarine.

Im Kriege entspricht die Spitzengliederung etwa derjenigen im Frieden. Jedoch wird die Masse der Fliegertruppe zur Luftverteidigung im Zusammenwirken mit Flugabwehr, Sperrballonen und Flugmeldedienst zusammengefaßt. Die Flakartillerie in der Heimat tritt im Kriege unter das „Jagdfliegerkommando".

Die Fliegertruppe (Royal Air Force) ist ein selbständiger Wehrmachtteil neben Heer und Flotte. Chef der Royal Air Force (RAF.) ist der König, sein Beauftragter der „Chef des Luftstabes im Luftministerium".

Die Fliegertruppe besteht aus:

aktiver (regulärer) Fliegertruppe,

Hilfsfliegertruppe (das sind Territorialverbände und Sperrballoneinheiten),

allgemeiner Reserve der Fliegertruppe, die nur eine Personalreserve ist,

Reserve der Hilfsfliegertruppe, die ebenfalls nur aus Reservepersonal besteht,

Flugmeldedienst.

Die Fliegertruppe in der Heimat gliedert sich in:

das Kommando der Kampfflieger,

das Kommando der Jagdflieger,

das Kommando der Küstenflieger,

das Ausbildungskommando,

ein Reserveausbildungskommando (für Reservepersonal),
das Nachschubkommando und
das Sperrballonkommando.

Sämtliche Kampffliegerverbände sind also unter dem Kommando der Kampfflieger zusammengefaßt. Zum Kommando der Jagdflieger gehören die Jagdstaffeln und im Frieden eine Aufklärungsgruppe mit 8 (Heeres-) Aufklärungsstaffeln. Dem Ausbildungskommando unterstehen Ausbildungsgruppen, Flugzeugführerschulen, Übungsplätze und andere Ausbildungsanstalten. In gleicher Weise ist das Reserveausbildungskommando an die Spitze aller der Ausbildung von Reservepersonal dienenden Flugzeugführerschulen und Ausbildungsanstalten gestellt. Dem Nachschubkommando unterstehen Luftparke und andere Nachschubeinheiten. Das Sperrballonkommando hat etwa 50 Ballonstaffeln.

Insgesamt hatte die englische Fliegertruppe in der Heimat nach dem Stande vom 1. Januar 1939 eine Stärke von 40 Jagdstaffeln, 8 Aufklärungsstaffeln (Heer), 57 Kampfstaffeln, 12 Küstenstaffeln und 6 Flugbootstaffeln mit 1751 Flugzeugen. Die Stärke des aktiven Personals war im Lufthaushalt für 1939/40 mit 118000 Offizieren, Kadetten, Unteroffizieren und Mannschaften vorgesehen.

Die Fliegertruppe in Übersee besteht aus Kommandos im Mittleren Osten (Kairo), Palästina und Transjordanien (Jerusalem), im Irak (Hinaidi), in Indien (New Delhi), im Mittelmeer (Valetta auf Malta), in Aden und im Fernen Osten (Singapore).

Die Ausrüstung der Fliegerverbände besteht aus Flugzeugen sehr verschiedener Baumuster. Es gibt verschiedene Jagdeinsitzer, Jagdzweisitzer, Mehrzweckeflugzeuge, Kampfflugzeuge, Transportflugzeuge, Flotten- bzw. Küstenmehrzweckeflugzeuge, Flottenjagdflugzeuge, Flugboote und ein Sturzkampfflugzeug.

Die taktische Einheit ist die Staffel (Squadron), die aus mehreren Ketten (Flights) besteht, oder die selbständige Kette. Eine Staffel hat je nach der Flugzeuggattung

12—18 Flugzeuge. Eine selbständige Kette hat bis zu 6 Flugzeuge, eine Flugbootstaffel 6 Flugboote. 2 bis 3 Staffeln bilden ein Geschwader (Wing).

Die Flakverbände der Territorialarmee sind im I. Flakkorps vereinigt, das aus 5 Flakdivisionen besteht. Die Aufstellung von 2 weiteren Flakdivisionen war bereits im Frieden vorgesehen. Die reguläre Armee in der Heimat verfügt über 9 schwere Flakregimenter, 4 leichte Flakregimenter, 2 Scheinwerferregimenter und eine Anzahl selbständiger Kompanien. Die normale Stärke einer Flakabteilung beträgt 3—4 Batterien. Jede schwere Flakbatterie soll kriegsmäßig 8 Geschütze, jede leichte Flakbatterie 12 Geschütze haben. Ein Flakscheinwerferbataillon hat im allgemeinen 4 Kompanien mit kriegsmäßig 24 Scheinwerfern.

Der Luftkrieg gegen England im Spiegel der OKW.-Berichte

Das Oberkommando der Wehrmacht gibt bekannt:

5. 9. 1939

An der Nordseeküste griffen gegen 18 Uhr englische Kampfflugzeuge modernster Bauart Wilhelmshaven und Cuxhaven sowie die in den Flußmündungen liegenden Seestreitkräfte an. Die Jagd- und Flakabwehr von Kriegsmarine und Luftwaffe setzte so frühzeitig und wirksam ein, daß der Angriff auf Cuxhaven überhaupt vereitelt wurde, während die Bombenabwürfe in Wilhelmshaven keinen Schaden anrichteten. Von den angreifenden Flugzeugen wurde mehr als die Hälfte abgeschossen.

10. 9. 1939

In der Nacht zum 9. September warfen britische Flugzeuge über einigen Städten Nord- und Westdeutschlands Flugblätter ab. Die Besatzung eines bei Überstädt (Thüringen) abgestürzten englischen Kampfflugzeuges wurde gefangengenommen.

28. 9. 1939

Deutsche Luftstreitkräfte griffen gestern englische Seestreitkräfte, Schlachtschiffe, Flugzeugträger, Kreuzer und Zerstörer in der mittleren Nordsee mit Erfolg an.

Außer einem Flugzeugträger, der zerstört worden ist, wurden mehrere schwere Treffer auf einem Schlachtschiff erzielt. Unsere Flugzeuge erlitten keine Verluste.

Ein schwerer britischer Kreuzer wurde bei der Isle of May von einer Kampfstaffel mit Erfolg angegriffen. Eine 250-Kilo-Bombe schlug im Vorschiff ein.

Von den am Vortag angegriffenen schweren britischen Seestreitkräften ist ein Flugzeugträger durch eine 500-Kilo-

Bombe, ein Schlachtschiff durch zwei 250-Kilo-Bomben im Vor- und Mittelschiff getroffen worden.

29. 9. 1939

Im Luftkampf wurde bei Osnabrück ein britisches Flugzeug abgeschossen.

Freitag morgen griffen sechs britische Kampfflugzeuge deutsche Seestreitkräfte bei Helgoland ohne jedes Ergebnis an. Auf dem Abflug nach Westen wurden sie von deutschen Jägern gestellt. In einem kurzen Luftkampf wurden fünf britische Flugzeuge abgeschossen. Sie sind über See abgestürzt.

30. 9. 1939

Zwei Schwärme von zusammen zwölf britischen Kampfflugzeugen versuchten in das deutsche Hoheitsgebiet an der Nordseeküste einzufliegen. Ein Schwarm griff in der deutschen Bucht Zerstörer ohne jeden Erfolg an. Die britischen Flugzeuge wurden durch Flakfeuer vertrieben. Bombentreffer wurden nicht erzielt. Den anderen Schwarm stellten deutsche Jagdflieger in der Nähe der ostfriesischen Inseln Wangerooge und Langeoog. Im Luftkampf wurden von sechs britischen Flugzeugen fünf abgeschossen. Die Besatzungen zweier deutscher Jagdflugzeuge, die auf See notlanden mußten, wurden unverletzt durch deutsche Kriegsschiffe gerettet.

1. 10. 1939

Im Westen wurden zehn britische Flugzeuge, über der Nordsee zwei britische Kampfflugzeuge zum Absturz gebracht. — Wir verloren zwei Flugzeuge.

2. 10. 1939

Ein britisches Aufklärungsflugzeug wurde östlich Paderborn abgeschossen.

12. 10. 1939

Geringe Luftaufklärungstätigkeit über der Nordsee.

17. 10. 1939

Zwei von den in Firth of Forth liegenden englischen Kriegsschiffen erhielten Bombentreffer schwersten Kalibers. Dieser Erfolg konnte erzielt werden trotz heftigster feindlicher Gegenabwehr durch Flakfeuer und Jagdflieger.

Bei der Überwachung des deutschen Luftraumes wurden gestern fünf feindliche Flugzeuge, darunter zwei englische, abgeschossen.

18. 10. 1939

Die deutsche Luftwaffe setzte gestern ihre Operationen gegen die Kriegshäfen an der englischen Ostküste fort. In der Bucht von Scapa Flow wurde nach den bisher vorliegenden Meldungen außer anderen Kriegsschiffen ein älteres englisches Schlachtschiff von Bomben schweren und mittleren Kalibers getroffen. Während eines Luftkampfes wurde ein englisches Jagdflugzeug von deutschen Flugzeugen abgeschossen. Ein deutsches Kampfflugzeug wurde durch englische Flakartillerie zum Absturz gebracht.

Am 16. und 17. Oktober hat der Gegner zehn Flugzeuge verloren, und zwar: über deutschem Hoheitsgebiet durch Flakartillerie fünf Flugzeuge, davon ein englisches, durch Jagdflieger je ein französisches und ein englisches und im Luftkampf über englischem Hoheitsgebiet drei englische Flugzeuge.

23. 10. 1939

Am 21. 10. um 12.45 Uhr flog ein dreimotoriges britisches Flugzeug, von Osten kommend, über den Bahnhof Konzen (25 km südöstlich Aachen) und über die in unmittelbarer Nähe befindliche belgische Grenze nach Westen zurück.

Das Gesicht des Englandfliegers

1. 11. 1939

Die Zahl der am 30. Oktober an der Westfront und über der Nordsee abgeschossenen Flugzeuge hat sich auf sechs, darunter vier britische, erhöht.

7. 11. 1939

Im Luftkampf wurde ein britisches Flugzeug bei Mainz abgeschossen.

8. 11. 1939

Bei Luftkämpfen über deutschem Hoheitsgebiet wurden am 7. 11. ein britisches Flugzeug in der Nähe der Wuppermündung, ein französisches Flugzeug bei Völklingen sowie drei weitere feindliche Flugzeuge bei Saarlautern abgeschossen.

14. 11. 1939

Trotz ungünstiger Wetterlage unternahm am 13. November ein deutscher Kampffliegerverband einen Angriffsflug gegen die Shetland-Inseln. Hierbei wurden zwei Flugboote zerstört. Ein vermutlicher Treffer gegen einen englischen Kreuzer konnte mit Sicherheit nicht beobachtet werden. Die eigenen Flugzeuge kehrten sämtlich wohlbehalten wieder zurück.

18. 11. 1939

Der Versuch dreier britischer Flugzeuge, Wilhelmshaven anzugreifen, wurde durch rechtzeitig einsetzende Abwehr vereitelt. Bomben wurden nicht abgeworfen.

21. 11. 1939

Die deutsche Luftwaffe setzte am 20. November ihre Aufklärung gegen die feindlichen Staaten fort. In England wurde über Scapa Flow, Schottland und Südengland auf-

geklärt. Trotz feindlicher Abwehr führten die Flugzeuge ihre Aufträge planmäßig durch.

In den Monaten September und Oktober haben deutsche Überwasserstreitkräfte gemeinsam mit Luftstreitkräften in der Ost- und Nordsee mehrere hundert Handelsschiffe auf Bannware untersucht. Während hier zahlreiche Schiffe unmittelbar nach der Untersuchung in See freigelassen werden konnten, da sie keine Bannware an Bord hatten, sind insgesamt 127 Schiffe mit 245455 Bruttoregistertonnen in deutsche Häfen zur genauen Untersuchung eingebracht worden. Soweit nicht Schiff und Ladung der Beschlagnahme verfiel, wurden sie wieder freigelassen.

22. 11. 1939

Die Luftwaffe klärte am 21. November wiederum über englischem Gebiet bis Scapa Flow auf.

23. 11. 1939

Am 22. November erzielte die lebhafte Aufklärungstätigkeit der deutschen Luftwaffe über England trotz starker Jagd- und Flakabwehr besonders wertvolle Erkundungsergebnisse. In den Gewässern von Shetland wurde unter starker Abwehr im Tiefangriff ein englisches Flugboot in Brand geschossen.

24. 11. 1939

Zwischen den zur Unterstützung der Aufklärungsflugzeuge und zum Schutz des Grenzgebietes eingesetzten deutschen Jägern und feindlichen Jagdflugzeugen kam es wiederholt zu Luftkämpfen. Hierbei wurde ein englisches Flugzeug bei Verdun abgeschossen.

26. 11. 1939

Am 25. November griffen Verbände der deutschen Luftwaffe englische Seestreitkräfte in der nördlichen Nordsee an. Dabei wurden vier Volltreffer, darunter einer auf

einen Kreuzer der „Aurora"-Klasse, erzielt. Die Aufklärungstätigkeit der Luftwaffe erstreckte sich am gestrigen Tage wiederum bis über die Shetland-Inseln. Der Feind versuchte am gestrigen Nachmittag über Helgoland nach Nordwestdeutschland einzufliegen, wurde aber bei Erreichen der Nordseeküste von der deutschen Flakartillerie zur Umkehr gezwungen. Verluste sind bei der deutschen Luftwaffe nicht zu verzeichnen.

29. 11. 1939

Englische Flugzeuge versuchten wiederum über die Ostfriesischen Inseln nach Nordwestdeutschland einzufliegen, ohne jedoch die deutsche Küste zu erreichen. Hierbei wurde der Fliegerhorst Borkum angegriffen. Schaden wurde nicht angerichtet.

30. 11. 1939

Die Luftaufklärung gegen England wurde fortgesetzt.

1. 12. 1939

Bei der Luftaufklärung über der Nordsee gerieten die eingesetzten Kräfte in ein schweres Unwetter. Vier Flugboote mußten auf See niedergehen und wurden teilweise beschädigt. Die Besatzungen sind sämtlich gerettet.

4. 12. 1939

Englische Kampfflugzeuge versuchten am 3. Dezember einen Angriff auf Helgoland. Die frühzeitig einsetzende deutsche Abwehr verhinderte die planmäßige Durchführung des Angriffs. Außer einem Treffer auf einen kleinen Fischlogger ist kein Schaden angerichtet worden.

7. 12. 1939

Die Luftwaffe führte Aufklärungsflüge gegen England und Schottland durch. Die Aufklärer stießen wiederum

bis zu den Shetlands vor. Bei einem Luftkampf westlich der holländischen Insel Texel stießen ein deutsches und ein englisches Flugzeug zusammen und stürzten ins Meer.

In den Abendstunden fanden fünf Einflüge britischer Flugzeuge von der Deutschen Bucht her nach Schleswig-Holstein statt. Flakfeuer zwang den Gegner zum Abdrehen nach Norden, wobei er versuchte, über dänisches Hoheitsgebiet zu entkommen. Bomben wurden über deutschem Gebiet nicht abgeworfen.

8. 12. 1939

Die Luftwaffe führte mit stärkeren Kräften Kontrollflüge über der Nordsee durch und streifte dabei auch die Ostküste Schottlands in niedrigster Flughöhe ab. Eine deutsche Staffel wurde östlich des Firth of Forth von britischen Jägern erfolglos angegriffen. Auf dem Rückflug mußte ein deutsches Flugzeug wegen Motorstörung eine Notwasserung vornehmen. Die Besatzung verließ das Flugzeug im Schlauchboot. Flugsicherungskräfte zur Bergung der Besatzung sind unterwegs.

12. 12. 1939

Die Luftwaffe führte einzelne Erkundungsflüge gegen Großbritannien durch.

13. 12. 1939

Im Zusammenhang mit der Rückkehr des Lloyd-Schnelldampfers „Bremen" flogen in den Abend- und Nachtstunden des 12. Dezember britische Flugzeuge in die Deutsche Bucht ein. Frühzeitig von den Nordseeinseln und den Kriegsschiffen einsetzendes Abwehrfeuer zwang den Gegner, ohne die Nordseeküste erreicht zu haben, im Küstenvorfeld umzukehren.

15. 12. 1939

Ein einzelnes britisches Bombenflugzeug, das gestern den Fliegerhorst Borkum ohne Bomben zu werfen anflog, wurde durch unsere Flugabwehr vertrieben.

Zwei weitere britische Kampfflugzeuge versuchten, die Insel Sylt anzugreifen. Vier abgeworfene Bomben fielen außerhalb der Insel ins Meer.

Größeren Umfang nahm in den Nachmittagsstunden ein Luftkampf an, der sich aus dem Angriff britischer Kampfflugzeuge im Gebiet der nordfriesischen Inseln entwickelte. Deutsche Jäger schossen von den 20 Angreifern zehn ab. Ein deutsches Flugzeug mußte auf See niedergehen.

17. 12. 1939

Die Luftwaffe führte Aufklärungsflüge über den Nordseegebieten durch. Versuche britischer Bombenflugzeuge, in der Nacht vom 16./17. Dezember die Inseln Norderney und Sylt anzugreifen, scheiterten. Eine Anzahl Bomben fiel in die See.

18. 12. 1939

Die Luftwaffe führte ihre Aufklärung über der Nordsee durch. Hierbei stießen die deutschen Flugzeuge im Norden bis zu den Shetlands, im Süden bis Portsmouth vor. Sie vertrieben an mehreren Stellen englische Vorpostenschiffe und Küstenwachboote von ihren Standorten. Ein Vorpostenschiff wurde durch Bombenwurf versenkt. Am Abend versuchten englische Flugzeuge die deutsche Küste anzufliegen.

19. 12. 1939

Die Luftwaffe klärte gegen Seeziele ostwärts Schottland auf. Hierbei griffen deutsche Fernaufklärer vier englische Vorpostenboote an. Sie wurden versenkt.

In den frühen Nachmittagsstunden versuchten 52 englische Kampfflugzeuge Wilhelmshaven anzugreifen. Der deutsche Flugmeldedienst erkannte frühzeitig die Angreifer. Bereits nördlich Helgoland wurden sie von den Jagd- und Zerstörerflugzeugen gestellt. 34 britische Flugzeuge wurden hierbei nach hartem Kampf abgeschossen. Wir verloren zwei Flugzeuge. Einzelne feindliche Flugzeuge, denen es gelang, sich den angreifenden deutschen Jägern zu entziehen, gerieten in das konzentrierte Abwehrfeuer der Flakartillerie auf den Inseln und an der Küste. Sie mußten umkehren, ohne zum Bombenwurf zu kommen.

20. 12. 1939

Die deutsche Luftwaffe führte unter schwierigsten Wetterverhältnissen Erkundungen und Angriffe gegen Seeziele in der Nordsee durch. Nach den bisherigen Feststellungen wurden dabei vier Schiffe britischer leichter Seestreitkräfte durch Bombentreffer zerstört. Ein deutsches Aufklärungsflugzeug griff ein britisches Flugboot an und brachte es zum Absturz. In den letzten drei Tagen hat die deutsche Luftwaffe 23 Schiffe der britischen Vorpostenstreitkräfte vernichtet, u. a. „Pearl", „Serenkty", „New Choice", „Eilead Wray", „Evelina", „Sedgefly", „Trinity".

Die Verluste der Briten in der Luftschlacht vom 18. Dezember haben sich um zwei weitere Flugzeuge erhöht, so daß als feindliche Gesamtverluste dieses Tages nunmehr 36 Kampfflugzeuge vom Typ Vickers-Wellington festzustellen sind.

22. 12. 1939

Die Luftwaffe führte Aufklärungsflüge über Südengland durch.

23. 12. 1939

Die Erkundungsflüge der Luftwaffe gegen England und über der Nordsee wurden auch heute fortgesetzt.

26. 12. 1939

Während die Tätigkeit der deutschen Luftwaffe am 24. Dezember ruhte, überflogen britische Flugzeuge in den Nachmittagsstunden die Deutsche Bucht.

Auch am 25. Dezember versuchten britische Flugzeuge wie am Vortage Vorpostenboote in der Deutschen Bucht anzugreifen. Im Abwehrfeuer der Maschinengewehre blieben die Angriffe erfolglos.

28. 12. 1939

Britische Flugzeuge versuchten gestern nachmittag gegen die deutsche Nordseeküste vorzustoßen, wurden aber durch rechtzeitige Abwehr daran gehindert. Von zwei Flugzeugen, die bis zur deutschen Küste gelangten, wurde eins durch einen Jagdflieger abgeschossen, das andere durch Flakfeuer vertrieben.

30. 12. 1939

Die Luftwaffe setzte trotz der schlechten Wetterlage ihre Aufklärungstätigkeit über Großbritannien fort.

1. 1. 1940

Feindliche Flugzeuge versuchten am 31. Dezember nachmittags die deutsche Nordseeküste anzufliegen, wurden jedoch frühzeitig erkannt und abgewehrt.

2. 1. 1940

Bei den Aufklärungsflügen am 31. Dezember gegen die deutsche Nordseeküste sind die Engländer beim Rückflug aus der Deutschen Bucht in niederländisches Hoheitsgebiet eingeflogen. Am Neujahrstage unternahm die deutsche Luftwaffe Aufklärungsflüge gegen die Shetland- und Orkney-Inseln. Sie brachten wertvolle Erkundungsergebnisse. Ein Teil der eigenen Aufklärer geriet 200 km

vor der schottischen Küste in Berührung mit überlegenen Kräften des Feindes. Eines unserer Flugzeuge, das infolge technischer Störung bereits vor Beginn des Kampfes seine Kampfkraft zum Teil eingebüßt hatte, mußte auf See niedergehen. Ein britisches Flugzeug wurde so schwer beschädigt, daß es seinen Heimathafen wahrscheinlich nicht mehr erreichte.

3. 1. 1940

Bei dem Versuch, in die Deutsche Bucht einzufliegen, wurden drei britische Vickers-Wellington-Bombenflugzeuge modernster Bauart von deutschen Messerschmitt-Flugzeugen abgeschossen. Auf deutscher Seite sind Verluste nicht eingetreten.

4. 1. 1940

Die Luftwaffe führte Erkundungsflüge über der Nordsee durch. Ein britisches Kampfflugzeug wurde heute früh in der Gegend von Aachen nach Überfliegen luxemburgischen Hoheitsgebietes von einem deutschen Jagdflieger gestellt und nach kurzer Verfolgung abgeschossen, ehe es über die deutsch-belgische Grenze entkommen konnte. Das zerstörte Flugzeug liegt in Grenznähe auf belgischem Gebiet.

5. 1. 1940

Die Aufklärungstätigkeit der Luftwaffe gegen Großbritannien wurde planmäßig fortgesetzt.

7. 1. 1940

Die Luftwaffe klärte über Großbritannien auf.

9. 1. 1940

Außer Aufklärungsflügen der Luftwaffe in der nördlichen Nordsee keine besonderen Ereignisse.

10. 1. 1940

Deutsche Kampfflugzeuge unternahmen am Vor- und Nachmittag des 9. Januar einen Erkundungsvorstoß gegen die englische und schottische Ostküste.

Hierbei wurden vor der Norwichküste vier bewaffnete Kriegs- und Handelsschiffe, nämlich Vorpostenfahrzeuge, in deren Geleit zwei Handelsschiffe fuhren, angegriffen und versenkt. Vor der schottischen Küste wurde von vier bewaffneten Handelsschiffen unvermutet das Feuer auf die deutschen Erkunder eröffnet. Bei der Abwehr dieses Angriffs wurden die Dampfer versenkt.

Die eigenen Flugzeuge erlitten keine Verluste.

11. 1. 1940

Bei einem erneuten Versuch, Flugplätze an der deutschen Küste mit Bomben anzugreifen, wurden neun britische Bombenflugzeuge vom Muster Bristol „Blenheim" in der Deutschen Bucht von vier deutschen Flugzeugen gestellt. Im Verlauf des Kampfes wurden drei britische Flugzeuge abgeschossen, ein weiteres so stark beschädigt, daß es vermutlich seinen Heimathafen nicht mehr erreichte. Die deutschen Flugzeuge kehrten aus diesem Kampf gegen eine mehr als doppelte Überlegenheit ohne Verluste zurück.

12. 1. 1940

Die Luftwaffe setzte die Aufklärung der englischen und schottischen Ostküste und der Shetlands fort. An der schottischen Küste wurden drei britische Vorpostenboote und ein bewaffneter Handelsdampfer, der das Feuer auf die deutschen Aufklärer eröffnete, angegriffen und versenkt. Im Verlaufe eines sich hierbei entwickelnden Luftkampfes mit britischen Jagdflugzeugen wurde ein feindliches Flugzeug abgeschossen. Britische Flugzeuge haben einen Flugplatz auf einer deutschen Insel angegriffen, ohne Schaden anzurichten.

Bei jedem Wetter müssen die Flugzeuge startbereit sein

13. 1. 1940

Die Luftwaffe hat am 12. Januar ihre Aufklärungstätigkeit über der Nordsee fortgesetzt und hierbei wichtige Ergebnisse erzielt. Drei Einzelflugzeuge wurden von feindlichen Jägern erfolglos angegriffen.

Vom Feind wurde am 12. Januar außer einzelnen nächtlichen Einflügen, die zum Teil wieder unter Verletzung der holländischen Neutralität vor sich gingen, nur ein einziges Bristol „Blenheim" über deutschem Gebiet gesichtet. Das Flugzeug wurde nach kurzem Kampf von deutschen Jägern abgeschossen und ist nach Aufschlag auf französischem Boden verbrannt. In der Deutschen Bucht versuchten acht britische Bomber deutsche Zerstörer anzugreifen. Nur zwei Angreifern gelang es, ohne jeden Erfolg Bomben abzuwerfen. Der eine wurde abgeschossen, der zweite beschädigt. Die übrigen sechs britischen Flugzeuge drehten schon unter der Wirkung des gut liegenden Abwehrfeuers unserer Zerstörer vorzeitig ab.

14. 1. 1940

Die Luftwaffe hat ihre Aufklärung über der Nordsee auch am 13. Januar planmäßig und erfolgreich durchgeführt. Ein deutsches Flugzeug wird vermißt.

Einzelne feindliche Flugzeuge haben in der Nacht vom 12. zum 13. Januar Aufklärungsflüge über deutschem Reichsgebiet unternommen. Ein englisches Flugzeug versuchte in der Nacht eine nordfriesische Insel anzugreifen. Die Bomben fielen ins Meer, ohne Schaden anzurichten.

18. 1. 1940

Die Luftwaffe führte Aufklärungsflüge über der schottischen Küste durch.

19. 1. 1940

Am Abend des 18. Januar fanden Einflüge einzelner feindlicher Flugzeuge nach Nordwestdeutschland statt. Hier-

bei wurde beim Ein- und Ausflug mehrfach holländisches Hoheitsgebiet überflogen.

20. 1. 1940

Die Luftwaffe führte Aufklärungsflüge nach Großbritannien durch.

Einzelne feindliche Flugzeuge flogen in der Nacht vom 19. auf den 20. Januar abermals über holländisches Gebiet nach Nordwestdeutschland ein.

25. 1. 1940

Luftwaffenverbände führten Aufklärungsflüge gegen Großbritannien durch.

26. 1. 1940

Ein britisches Aufklärungsflugzeug vom Muster Bristol „Blenheim" wurde bei dem Versuch, von Frankreich aus in das Ruhrgebiet einzufliegen, in der Gegend von Duisburg abgeschossen.

30. 1. 1940

Im Rahmen der Aufklärungsflüge der Luftwaffe über der Nordsee wurden am 29. Januar, wie schon durch Sondermeldung bekanntgegeben, feindliche Geleitzüge bewaffneter Handelsdampfer und Vorpostenboote angegriffen.

Trotz stärksten feindlichen Abwehrfeuers und der Gegenwehr britischer Jagdfliegerverbände wurden sieben feindliche bewaffnete Handelsschiffe und zwei Vorpostenboote vernichtet. Ein feindlicher Jäger wurde bei Hartlepool abgeschossen. Sämtliche eigenen Flugzeuge sind wohlbehalten zurückgekehrt.

31. 1. 1940

Deutsche Fliegerverbände wurden auch im Laufe des 30. Januar zur Aufklärung über der Nordsee und der

englischen Küste von den Orkneys bis zur Themsemündung eingesetzt. Hierbei wurden — wie bereits durch Sondermeldung bekanntgegeben — wiederum sieben bewaffnete Handelsschiffe versenkt, ein weiteres schwer und mehrere andere leicht beschädigt. Außerdem wurden zwei britische Vorpostenboote zum Sinken gebracht.

Trotz stärkster Flakabwehr von allen angegriffenen Schiffen und trotz Einsatzes zahlreicher feindlicher Jäger wird nur ein eigenes Flugzeug vermißt.

1. 2. 1940

Die deutsche Luftwaffe setzte die Aufklärungstätigkeit gegen Großbritannien fort.

4. 2. 1940

Wie bereits durch Sondermeldung bekanntgegeben, hat die deutsche Luftwaffe im Rahmen der Aufklärung über der Nordsee am 3. Februar britische Kriegsfahrzeuge und bewaffnete oder im Geleit fahrende Handelsdampfer angegriffen und trotz stärkster Flak- und Jagdabwehr ein Minensuchboot, vier Vorpostenboote und neun Handelsdampfer versenkt. Zahlreiche weitere bewaffnete Handelsdampfer wurden teilweise erheblich beschädigt. Sämtliche versenkten Handelsdampfer wurden in britischen Geleitzügen angegriffen. Drei eigene Flugzeuge sind vom Feindflug nicht zurückgekehrt.

10. 2. 1940

Durch deutsche Fliegerverbände, die, wie schon bekanntgegeben, zur bewaffneten Aufklärung über der Nordsee eingesetzt waren, wurden sechs britische oder im britischen Geleit fahrende Schiffe mit einer Gesamttonnage von etwa 15000 Tonnen sowie zwei britische Vorpostenboote versenkt oder so schwer beschädigt, daß mit ihrem Totalverlust gerechnet werden muß. Trotz starker Flak- und Jagdabwehr wird nur ein deutsches Flugzeug vermißt.

In den Nachmittagsstunden versuchten einzelne britische Flugzeuge in die Deutsche Bucht einzudringen. Sie wurden, ohne einen Erfolg gehabt zu haben, durch unsere Abwehrkräfte vertrieben.

11. 2. 1940

Die deutsche Luftwaffe setzte trotz Schlechtwetters ihre Aufklärungstätigkeit gegen Großbritannien fort. Ein britisches Vorpostenboot wurde versenkt. Alle Flugzeuge kehrten unversehrt zurück.

17. 2. 1940

Ein deutscher Jäger schoß über der Nordsee ein englisches Flugzeug des Musters Bristol „Blenheim" ab.

18. 2. 1940

Über der Nordsee kam es auch gestern wieder zu einem Luftkampf zwischen einem Bristol „Blenheim" und einem Messerschmitt-Flugzeug. Das englische Flugzeug wurde zum Absturz gebracht.

20. 2. 1940

Die Luftwaffe führte Aufklärungsflüge bis in die nördliche Nordsee durch.

21. 2. 1940

Im Rahmen der gegen die britische und schottische Ostküste bis zu den Shetlands unternommenen Aufklärungsflüge wurden zwei britische Minenleger durch Bombenabwurf versenkt und ein bewaffnetes Handelsschiff so schwer getroffen, daß mit seinem Verlust zu rechnen ist.

Sämtliche Flugzeuge sind unversehrt in ihren Heimathäfen gelandet.

Nach Mitternacht flogen mehrere feindliche Flugzeuge aus Westen und Nordwesten unter Verletzung niederländischen Hoheitsgebietes in die innere Deutsche Bucht ein.

23. 2. 1940

Die Luftwaffe führte in größerem Umfange Aufklärungsflüge über der Nordsee und den britischen Inseln durch. Zwei deutsche Flugzeuge kehrten vom Englandflug nicht zurück. Von drei in die Deutsche Bucht eingeflogenen britischen Flugzeugen wurde eines vom Muster Vickers „Wellington" durch ein Messerschmitt-Flugzeug abgeschossen.

25. 2. 1940

Ein britisches Flugzeug wurde abgeschossen.

26. 2. 1940

Eigene Jagdüberwachung über der Deutschen Bucht blieb ohne Feindberührung.

28. 2. 1940

Die am 27. Februar über der Nordsee und den britischen Inseln durchgeführte Erkundung der Luftwaffe stieß an verschiedenen Stellen auf starke feindliche Abwehr. Zwei deutsche Flugzeuge sind vom Flug gegen England nicht zurückgekehrt.

Ein englisches Aufklärungsflugzeug vom Muster Bristol-Blenheim wurde abgeschossen.

29. 2. 1940

In der Nacht vom 27. zum 28. Februar flogen vereinzelte feindliche Flugzeuge in Nordwestdeutschland ein, darunter zwei über die niederländisch-deutsche Grenze.

1. 3. 1940

Die Luftwaffe führte am 29. Februar erneut, trotz ungünstiger Wetterlage, Aufklärungsflüge über der Nordsee durch.

2. 3. 1940

Die Luftwaffe führte Aufklärungsflüge über der gesamten Nordsee bis zu den Orkneyinseln durch. Hierbei griffen deutsche Flugzeuge an verschiedenen Stellen englische Kriegsschiffe und in englischem Geleit fahrende Handelsschiffe erfolgreich an. Ein Schiff sank sofort, bei einem anderen wurden erhebliche Brandwirkungen festgestellt. Weitere vier Schiffe sind durch Bomben so schwer getroffen worden, daß ihr Verlust wahrscheinlich ist.

Nach einem Nachtflug über Nordwestdeutschland flog ein feindliches Flugzeug am 1. März morgens bei Nymwegen über niederländisches Hoheitsgebiet zurück.

3. 3. 1940

Die Luftwaffe klärte in der Zeit vor Morgengrauen bis zum Spätnachmittag des 2. März über der gesamten Nordsee auf. Vor der britischen Ostküste wurden zwei Vorpostenboote und elf bewaffnete im Geleit fahrende Handelsschiffe angegriffen und teils versenkt, teils schwer getroffen.

4. 3. 1940

Die deutsche Luftwaffe setzte in der Nacht vom 2. zum 3. März ihre Erkundungstätigkeit an der englischen Ostküste fort. Einzelne Feindflugzeuge flogen in großer Höhe von der Deutschen Bucht her nach Nordwestdeutschland ein. Dabei überflog ein englisches Flugzeug die deutsch-dänische Grenze.

7. 3. 1940

Die eigene Luftaufklärung gegen England wurde fortgesetzt. Einzelne britische Flugzeuge flogen in der Nacht vom 5. zum 6. März in die Deutsche Bucht ein und berührten hierbei das nordwestdeutsche Küstengebiet. Ein britisches Flugzeug flog nördlich Sylt über dänisches Hoheitsgebiet ein.

8. 3. 1940

In der Nacht vom 6. zum 7. März und vom 7. zum 8. März fanden wiederum erfolgreiche Vorstöße der Luftwaffe gegen die britische Ostküste statt. Hierbei wurden trotz starker Gegenwehr insgesamt elf in britischem Geleit oder abgeblendet längs der britischen Ostküste fahrende Handelsschiffe versenkt oder schwer getroffen. Alle deutschen Flugzeuge, die zu dieser Unternehmung eingesetzt waren, kehrten ohne Verluste zurück. Ein zur Aufklärung gegen Nordschottland angesetztes Flugzeug wird vermißt.

In der Nacht vom 6. zum 7. März flogen einzelne englische Flugzeuge in die Deutsche Bucht ein. Bis auf ein Flugzeug traten alle übrigen noch vor Erreichen der deutschen Küste den Rückflug an.

Bei feindlichen Einflügen nach Nord- und Westdeutschland in der Nacht vom 7. zum 8. März wurde dänisches und luxemburgisches Hoheitsgebiet verletzt.

9. 3. 1940

Die Luftwaffe setzte ihre Aufklärungstätigkeit gegen Großbritannien fort.

16. 3. 1940

Die Luftwaffe klärte über der gesamten Nordsee auf. Hierbei wurden britische Vorpostenfahrzeuge angegriffen. Eines derselben wurde versenkt, ein anderes schwer beschädigt.

Besprechung vor dem Start der deutschen Kampfflugzeuge und . . .

Abflug zu dem erfolgreichen Luftangriff auf Scapa Flow am 16. März 1940

17. 3. 1940

Die Luftwaffe klärte über der Nordsee auf.

Auf Grund der Aufklärungsergebnisse der letzten Tage unternahm die deutsche Luftwaffe in den Abendstunden des 16. März mit stärkeren Kampfkräften einen Vorstoß nach Nordwest und griff in Scapa Flow liegende Teile der britischen Flotte an. Hierbei wurden mindestens vier Kriegsschiffe, darunter drei Schlachtschiffe und ein Kreuzer, durch Bomben getroffen und schwer beschädigt. Die Beschädigung von zwei weiteren Kriegsschiffen ist wahrscheinlich.

Außerdem wurden die Flugplätze Stromneß, Earth-House und Kirkwall sowie eine Flakstellung angegriffen und mit Bomben belegt.

Trotz starker Jagd- und Flakabwehr des Feindes führten die deutschen Kampfflugzeuge ihre Aufträge erfolgreich durch und kehrten ohne Verluste zurück.

18. 3. 1940

Die Luftwaffe setzte die Aufklärung gegen Großbritannien fort. An der schottischen Ostküste wurden feindliche bewaffnete Handelsschiffe und Vorpostenboote angegriffen. Ein Vorpostenboot wurde versenkt.

20. 3. 1940

Am 19. März gegen 20 Uhr griffen britische Flugzeuge die Insel Sylt an. Die Angriffe wurden von einigen Flugzeugen bis 2.40 Uhr fortgesetzt. Ein Haus wurde getroffen, sonst dank der deutschen Abwehr kein Schaden angerichtet. Die meisten Bomben fielen ins Wasser. Ein britisches Kampfflugzeug wurde durch deutsche Flak abgeschossen.

Im Zusammenhang mit dem Angriff wurde von den britischen Flugzeugen dänisches und niederländisches Hoheitsgebiet überflogen.

21. 3. 1940

Deutsche Kampfflugzeuge griffen am 20. März gegen Abend einen durch Kreuzer, Zerstörer und Flugzeuge stark gesicherten britischen Geleitzug in der Höhe von Scapa Flow sowie ein bewaffnetes Handelsschiff im englischen Kanal erfolgreich an. Der Geleitzug wurde zersprengt. Neun Kriegs- und Handelsschiffe mit einer Gesamttonnage von etwa 42000 Tonnen sind versenkt worden. Zwei weitere Handelsschiffe mit einer Gesamttonnage von etwa 11000 Tonnen wurden schwer getroffen, eines der feindlichen Flugzeuge im Luftkampf abgeschossen. Ein eigenes Flugzeug wird vermißt.

Am Vormittag des 20. März wurden einzelne britische Aufklärungsflugzeuge in der Nähe der ost- und nordfriesischen Inseln gesichtet und von der deutschen Abwehr abgewiesen. Die Verluste der britischen Fliegertruppe bei ihren Angriffsversuchen gegen die Insel Sylt in der Nacht vom 19. zum 20. März haben sich nach den abschließenden Feststellungen auf drei Flugzeuge erhöht.

22. 3. 1940

Die Luftwaffe klärte trotz ungünstiger Wetterlage bis in die nördliche Nordsee auf.

23. 3. 1940

Am 22. März und in der Nacht vom 22. zum 23. März wurde die Verletzung neutralen Hoheitsgebietes durch feindliche Flugzeuge mehrfach festgestellt, und zwar die Verletzung niederländischen Hoheitsgebietes um 12.22 Uhr, 22.31 Uhr und 23.14 Uhr, belgischen Hoheitsgebietes um 0.47 Uhr und luxemburgischen Hoheitsgebietes um 1.11 Uhr.

25. 3. 1940

In der Nacht vom 23. zum 24. März flogen zahlreiche feindliche Flugzeuge nach Nordwestdeutschland und in den

Abschnitt Mosel-Rhein ein. Ein Vickers-Wellington-Langstreckenflugzeug wurde durch Flakartillerie abgeschossen.

Beim Rückflug verletzte der Gegner in acht Fällen niederländisches Hoheitsgebiet zwischen 22.45 Uhr und 2.45 Uhr.

27. 3. 1940

In der Nacht vom 25. zum 26. März flogen mehrere feindliche Flugzeuge in Nord- und Westdeutschland ein. Hierbei wurde erneut in mehreren Fällen dänisches, belgisches und luxemburgisches Hoheitsgebiet bei Ein- und Ausflügen verletzt.

Im Laufe des 26. März versuchten feindliche Flugzeuge mehrfach die deutsch-französische Grenze zu überfliegen. Deutsche Jagdflugzeuge vertrieben den Gegner und schossen ohne eigene Verluste ein britisches Hurricane-Flugzeug ab.

28. 3. 1940

Bei erfolglosen Angriffen einzelner britischer Flugzeuge auf Vorpostenboote in der Deutschen Bucht wurde durch deutsche Jagdflugzeuge ein britisches Bristol-Blenheim-Flugzeug abgeschossen.

Von den feindlichen Flugzeugen, die in der Nacht zum 28. März abermals unter Verletzung dänischen, holländischen, belgischen und luxemburgischen Hoheitsgebietes über die deutsche Grenze ein- und ausflogen, wurde ein britisches Flugzeug durch unsere Flak brennend abgeschossen. Ein Teil der Besatzung wurde gefangengenommen.

29. 3. 1940

Deutsche Kampfflugzeuge griffen in den Abendstunden des 28. März unter schwierigsten Wetterbedingungen einen britischen Geleitzug im Seegebiet der Shetlands erfolgreich an. Der Geleitzug wurde zersprengt. Sechs große Handelsschiffe erhielten Treffer, ein Schiff geriet in Brand

und ein Bewachungsfahrzeug wurde versenkt. Alle eingesetzten Kampfflugzeuge kehrten unversehrt zurück. Tagsüber wurde in verstärktem Maße über der Nordsee und Großbritannien aufgeklärt. Die Flüge erstreckten sich bis nach den Orkney- und Shetland-Inseln. Sie erbrachten trotz heftiger Gegenwehr wertvolle Erkundungsergebnisse. Zwei Aufklärungsflugzeuge sind vom Feindflug nicht zurückgekehrt.

30. 3. 1940

Die Luftwaffe setzte ihre Aufklärungsflüge trotz ungünstiger Witterung bis in die Abendstunden über der Nordsee und gegen die britische Ostküste fort.

Hierbei wurde ein feindlicher Geleitzug nördlich Flamborough Head angegriffen. Ein den Geleitzug sichernder Kreuzer wurde durch Bombentreffer beschädigt, ein Handelsschiff versenkt und ein anderes getroffen. Ein deutsches Flugzeug kehrte von diesem Unternehmen nicht zurück.

Eines der am Vortage als vermißt gemeldeten Aufklärungsflugzeuge ist von einem deutschen U-Boot in der Nordsee treibend gesichtet worden. Die Besatzung wurde an Bord genommen. Das Flugzeug versenkt.

1. 4. 1940

Tagsüber wurde über der Nordsee bis zu den Shetland-Inseln aufgeklärt. Die eingesetzten Flugzeuge kehrten mit wertvollen Ergebnissen unversehrt zurück.

2. 4. 1940

Die Aufklärung über der Nordsee wurde am 1. April in verstärktem Maße fortgesetzt. Ein englisches Aufklärungsflugzeug, daß in die Deutsche Bucht einzufliegen versuchte, wurde von einer Rotte Me 109 abgeschossen.

SLUB
Wir führen Wissen.

Ein deutsches Aufklärungsflugzeug kehrte vom Feindflug nicht zurück.

3. 4. 1940

Am 2. Mai wurde die Luftaufklärung über der gesamten Nordsee, der englischen Ostküste bis zu den Shetland-Inseln fortgesetzt. Ein deutsches Aufklärungsflugzeug mußte nach einem Luftkampf mit drei britischen Jägern auf See notlanden. Die Besatzung wurde von einem anderen deutschen Aufklärungsflugzeug aufgenommen.

In den Abendstunden wurden erneut britische Seestreitkräfte in Scapa Flow angegriffen. Obwohl die Wetterlage ungünstig und die Abwehr sehr stark war, gelang es, mehrere Schiffe durch Bombentreffer bzw. Bombeneinschläge in nächster Nähe zu beschädigen.

4. 4. 1940

In der nördlichen Nordsee und vor der britischen Ostküste wurden am Nachmittag des 3. April durch deutsche Kampfflugzeuge britische Kriegsschiffe, Geleitzüge und bewaffnete Handelsschiffe angegriffen.

Trotz wiederholter Luftkämpfe mit britischen Jägern und heftiger Flakabwehr von den Kriegs- und Handelsschiffen gelang es den deutschen Angreifern, einen nachhaltigen Erfolg zu erreichen. Schwer getroffen wurden ein Zerstörer, ein Vorpostenboot und zwei Handelsschiffe (mit einer Gesamttonnage von 7000 Tonnen), drei Vorpostenboote und ein Handelsschiff mit 5000 Tonnen wurden durch die Brandwirkung der Bomben zerstört. Durch Bombentreffer wurden ferner beschädigt ein Vorpostenboot und drei Handelsschiffe (mit einer Gesamttonnage von 17000 Tonnen).

Zwei deutsche Flugzeuge mußten notlanden. Die Besatzungen sind gerettet. Ein Flugzeug wird vermißt. Ein englisches Jagdflugzeug wurde im Luftkampf abgeschossen.

8. 4. 1940

Im Laufe des 7. April unternahmen deutsche Flugzeuge Erkundungsflüge über der mittleren Nordsee und führten Bewachungsflüge über der Deutschen Bucht durch. Nördlich der Insel Sylt sichtete ein Schwarm Messerschmitt-Flugzeuge 24 britische Wellington-Bomber. Unsere Jäger schossen zwei britische Flugzeuge ab und zwangen die anderen zum Abdrehen nach Westen.

Aufklärung über See

Die Einheiten der Luftwaffe, die als Fernaufklärer über See ihren schweren Dienst verrichten, sind allgemein nur wenig bekannt. Und doch ist ihre Tätigkeit unentbehrlich, ja meist sogar erst die Voraussetzung für den Erfolg — der anderen.

Tag für Tag fliegen im Morgengrauen von den Fliegerhorsten an der Küste Fernaufklärer hinaus auf See. Kein Wetter, wie es auch sei, darf und kann sie davon abhalten, ihre Aufgabe zu erfüllen. Ihre Meldungen geben der Führung von Flotten- und Luftwaffenverbänden die Unterlage für deren Entschlüsse. Deshalb durchziehen die Fernaufklärer in ununterbrochener Reihenfolge den unendlich weiten Raum über der Nordsee. Nichts kann sich ihrer Überwachung entziehen. In vielstündigen Flügen überziehen sie das weite Meer wie mit einem Netz, in dessen Maschen auch das kleinste Fahrzeug gefaßt und — gemeldet wird. Das Ziel jedes einzelnen Flugzeuges ist weit gesteckt. Flugzeiten von 10, 12 und mehr Stunden bilden die Regel. Der gesamte Schiffsverkehr wird überwacht. Das wichtigste Objekt der Aufklärung aber sind natürlich feindliche See- und Luftstreitkräfte.

Wieder einmal „hängen" die Fernaufklärer über dem „Bach" — so nennt der Flieger die See —, aber kein Schiff ist zu erblicken. Und dies in einem Gebiet, in dem in friedlichen Zeiten 200 und mehr Schiffe anzutreffen waren. — Da glaubt der Beobachter eines Flugzeuges Rauchfahnen zu erkennen; also Kursänderung und ran! Bald zeigt sich den vor Staunen immer größer werdenden Augen der Besatzung ein ganzer Flottenverband. Ein Schlachtschiff, ein Flugzeugträger, zwei Kreuzer und mehrere Zerstörer werden ausgemacht und durch Funk an den Heimathorst gemeldet. Kaum ist dieser Funkspruch abgesetzt, da erscheint der Bordfunker schon mit der Antwort: „Fühlung halten!"

Fernaufklärer vor dem Start

Jetzt heißt es also, ranbleiben am Feind, seine Bewegungen verfolgen und fortlaufend melden. Die Durchführung dieser Aufgabe wird der Flugzeugbesatzung recht sauer gemacht. Denn der Feind hat den „Fühlunghalter" erkannt und sucht ihn abzuschütteln. Die Schiffsflak feuert aus allen Rohren auf das einzelne Flugzeug. Dieser Abwehr begegnet der Flugzeugführer durch fortwährende Kursänderungen und Wechsel der Flughöhe bis hinab dicht über das Wasser. So gelingt es trotz einiger Treffer, die die Flugfähigkeit nicht beeinträchtigen, am Feind zu bleiben, bis der auf Grund der Meldung des Aufklärers eingesetzte Kampfverband eintrifft. Und nun sieht die Flugzeugbesatzung noch, was der Bericht des OKW. vom 27. 9. 1939 meldete:

„Deutsche Luftstreitkräfte griffen gestern englische Seestreitkräfte, Schlachtschiffe, Flugzeugträger, Kreuzer und Zerstörer in der mittleren Nordsee mit Erfolg an.

Außer einem Flugzeugträger, der zerstört worden ist, wurden mehrere schwere Treffer auf einem Schlachtschiff erzielt. Unsere Flugzeuge erlitten keine Verluste."

Dann aber wird es höchste Zeit für den Fernaufklärer abzudrehen und Kurs Heimat zu nehmen, denn der Betriebsstoff muß noch für den stundenlangen Heimatflug ausreichen. — Endlich kommt der Heimathorst in Sicht. Ein Motorboot löst sich von der Mole und nimmt das Flugzeug in Schlepp, um es zum Kran zu bringen, der es nach langem Flug auf Land setzt. Es folgt die Meldung in der Befehlsstelle des Horstes als Ergänzung und Bestätigung der während des Fluges bereits abgesetzten Funkmeldungen. — Erst danach ist der Dienst an diesem so erfolgreichen Tag beendet. — Der neue Tag bringt neue Aufgaben.

Bewaffnete Aufklärung

Von Hartmann

Wir flogen heute morgen los und trafen als erstes in der mittleren Nordsee drei Vorpostenboote, welche zusammenlagen. Das dickste nahm ich mir vor, bewarf es zuerst mit Brandbomben. Der Erfolg war noch nicht sichtbar. Darauf flog ich zum zweiten Male an. Nun brannte der Kasten. Da wir nicht viel Zeit hatten, mußte ich mich auf die Socken machen. Wir flogen weiter an der Ostküste entlang und kamen schließlich am Humber heraus. Ich flog den Humber ab, sah aber nur verschiedene Dampfer, die klein waren und ohne Interesse für uns. Wir flogen dann weiter und trafen in der Höhe von Lowestoft, vielleicht 20 km vom Land entfernt, für unsere Begriffe hart unter Land, zwei Engländer, einen 4000-Tonner und einen 2000-Tonner. Sie fuhren beide mit dem Union Jack ohne Namen. Der kleine wurde nachher angegriffen. Zuerst nahm ich mir den großen vor. Zwei Anflüge, zwei 250-kg-Bomben prasselten hernieder. Ein sichtbarer Erfolg war bald da, das Heck verschwand unter Wasser.

Dann flogen wir den zweiten Kahn an. Ich konnte hier nur eine 250er Bombe auf der Backbordseite mittschiffs landen. Es war kein hundertprozentiger Treffer. Die Besatzung ging auch hier ins Boot.

Aber für uns war es nicht der Erfolg, den wir uns versprochen hatten. Auf dem Rückflug haben wir weiter nichts mehr angetroffen. Wir sind dann noch einmal die Küste südostwärts hinuntergeflogen und dann wieder nach Hause, weil die Zeit drängte.

*

Wir flogen bewaffnete Aufklärung, wie des öfteren schon. Es war heute unser siebenter Feindflug. Unterwegs erhielten wir einen Funkspruch, mit dem uns ein Geleitzug gemeldet wurde. Gleich stellten wir fest, daß dieser Geleitzug sich auf unserem Kurs befinden mußte. Wir flogen die Küste ent-

lang. In der Nähe sah ich Newcastle. Etwa 3—4 Kilometer von der Küste entfernt entdeckten wir einen englischen Frachter, der schätzungsweise 1500—2000 Tonnen faßte. Wir griffen den Kahn mehrere Male an. Die ersten Angriffe waren ohne Erfolg. Da, beim letzten Angriff sah es beinahe wieder so aus, als ob wir keinen Erfolg haben würden. Wir sind dann noch einmal darüber hinweggeflogen. Plötzlich sah ich dann, daß der „Kahn" sich vorne hob. Hinten war er ganz verschwunden. Das Schiff kam dann aber wieder hoch, aber nicht in normaler Lage. Es hatte sich auf die Seite gelegt und muß wohl ganz schwere Treffer bekommen haben.

Viel Zeit hatten wir aber nicht. Wir entdeckten dann Jäger, drei auf einmal. Es waren drei Doppeldecker. Sie flogen an uns vorbei und blieben eine ganze Weile hinter uns. Plötzlich hängte sich dann einer hinter unser Leitwerk. Ich konnte ihn anfangs nicht gut beschießen, die Entfernung war zu weit. Dann sah ich, daß zwei Jäger uns sozusagen in die Zange nahmen. Einer kam von links, der andere von rechts. Ich beschloß, den rechten zu beschießen, er war am nächsten und auch am gefährlichsten. Dann wechselte ich das Ziel und nahm den rechten unter Feuer. Nun bemerkte ich, daß wir von dem linken Jäger wieder beschossen wurden. Kurz kehrt und den linken wieder aufs Korn genommen. Dann sah ich, daß der linke Jäger kurz abdrehte, er stellte sich auf die linke Fläche. Gleichzeitig sah ich Rauchfahnen — und er war verschwunden. Weiter konnte ich ihn nicht beobachten, denn dann hätte ich mich aus dem Heck herausheben müssen. Ich mußte ja den rechten Jäger beschießen, nahm ihn aufs Korn und nach kurzer Zeit kehrte er um. Auch er ließ eine Rauchwolke hinter sich.

Wir entschlossen uns nach dem Angriff, gleich in die Wolken zu gehen. Zu weiteren Anflügen sind die Jäger nicht mehr gekommen. Wir haben auch später nur noch zwei Jäger gesehen. Also muß der dritte zweifellos abgeschossen worden sein.

Jagd über der Deutschen Bucht am 18. Dezember 1939

Von Leutnant Lent

„Um 12.30 Uhr startet die 1. Staffel und der Stabsschwarm zum Überwachungsflug im Raume X. Eine Rotte der 1. Staffel stößt als Deckungsrotte zum Stabsschwarm." So lautete der Startbefehl für heute.

Pünktlich 12.30 Uhr gibt der Kommandeur Vollgas und in mustergültiger Ordnung heben sich zwei Schwärme in die Luft. Wir ziehen auf 4000 m hoch. Für uns, die wir noch nicht lange an der Nordsee liegen, bietet das Meer ein herrliches Bild. Kaum eine Wolke ist zu sehen. Soweit man blickt, die majestätische Ruhe eines schönen Wintertages.

Nach zwei Stunden vergeblichen Suchens kehren wir etwas enttäuscht zum Platz zurück. Sofort werden die Flugzeuge wieder aufgetankt.

Als ich aus dem Flugzeug steige, um meine Rotte beim Kommandeur zurückzumelden, kommt der Oberwerkmeister zu mir und meldet, daß westlich Helgoland 50 Engländer gesichtet seien und die Jäger und ein Teil Zerstörer bereits am Feind seien. Dem Kommandeur mache ich sofort Meldung davon. Im selben Augenblick werden wir auch schon aufmerksam auf die kleinen Watteböusche und das Bummern unserer Flak. Also da sind die feinen Herrn aus England. Als kleine Punkte erkennbar, fliegt ein Pulk von etwa 10 Engländern, vertrieben durch das planmäßige Feuer unserer Flak, nach Westen. Der Kommandeur befiehlt: „Wer startfertig ist, startet sofort hinterher." Als erstes ist mein Flugzeug betankt. Ich sitze bereits mit meinem Funker in der Kiste. Die Motoren werden angelassen, und schon gebe ich Vollgas und jage den Engländern nach. Als ganz kleine Punkte sind sie noch immer erkennbar. Meine gute alte „D" *) steigt phan-

*) Die einzelnen Flugzeuge einer Staffel werden zur leichteren Unterscheidung nach Buchstaben (A, B, C, D usw.) bezeichnet.

taſtiſch, als wüßte ſie, um was es geht. Nach wenigen Minuten habe ich die Höhe der Tommies erreicht und jage hinter ihnen her.

Wie gerufen kommt mir da eine Rotte Briten vors Viſier, die ſich etwas von der Staffel, die von anderen Kameraden angegriffen wird, abgeſetzt hat. Mit kurzen Feuerſtößen werden die beiden Heckſchützen der Flugzeuge, die durch ſtarkes Drücken mir zu entkommen ſuchen, erfolgreich bekämpft. Nun kann ich beruhigt an den einen herangehen und ihn aus nächſter Entfernung abſchießen. In etwa 2000 m Höhe — ſoweit ſind wir ſchon heruntergekommen — jage ich ihm einen Feuerſtoß in ſein Flugzeug, daß eine dicke Rauchfahne herausquillt. Durch eine Notlandung auf einer deutſchen Inſel verſucht der Flugzeugführer, der anſcheinend noch lebt, zu retten, was zu retten iſt. Beim Aufſetzen brennt bereits das ganze Flugzeug.

Der erſte iſt erledigt und nun zum zweiten Tommy. Durch Tiefflug — 4—5 m über Waſſer — verſucht er zu entkommen. Mit Vollgas jage ich ihm nach und hole ihn auch nach kurzer Zeit ein. Der Heckſchütze ſchießt nicht mehr. Sicher iſt er bei den erſten Angriffen bereits kampfunfähig geworden. Auf nächſte Entfernung gehe ich heran, drücke auf alle Knöpfe, und da ſtößt auch ſchon eine helle Stichflamme aus dem Flugzeug des Gegners hervor. Wie ein zeichnendes Wild bäumt er ſich kurz auf und fällt dann ins Meer. Eine hohe, dunkle Rauchwolke von brennendem, ausfließendem Benzin und Öl zeigt die Stelle an, wo er auseinanderbrach und verſank. Ich umkreiſe den Ort, um vielleicht dem einen oder anderen ſich rettenden Engländer mein Schlauchboot abzuwerfen. In dieſem Augenblick iſt für mich der Feind erledigt, nun heißt es, dem Menſchen und Fliegerkameraden, der ſich in Seenot befindet, zu helfen. Es iſt aber niemand trotz angeſpannten Suchens zu entdecken. Zwecklos wäre es, noch mehr Zeit für das ergebnisloſe Abſuchen zu vergeuden; denn es waren ja ſchließlich eine ganze Menge Engländer gemeldet worden. Es gilt, zu verhindern, daß der Feind ungeſtraft nach Hauſe zieht.

Mein Funker und ich durchbohren förmlich den Horizont auf der Suche nach neuen Gegnern, und auch mit Erfolg. In einiger Entfernung weiter draußen auf See entdecken wir noch einige Tommies, die bereits von zwei Kameraden angegriffen werden. Mit „full speed“ jage ich dorthin. Schon sitze ich hinter einem Gegner, der im Augenblick noch unbehelligt ist. Obwohl ich auf Schußentfernung herangehe, bekomme ich vom Heckschützen kein Abwehrfeuer, er scheint bereits kampfunfähig zu sein. Aus nächster Nähe eröffne ich nach bewährter Weise das Feuer und erreiche, daß beide Tanks brennen. Der Flugzeugführer versucht eine Notlandung auf dem Wasser; doch das Flugzeug versinkt sofort wie ein Stein. Trotz mehrmaligen Umkreisens der Abschußstelle kann ich auch hier keinen sich rettenden Engländer entdecken. Noch einmal suche ich den Horizont ab; aber es ist nichts mehr zu sehen. Inzwischen ist leichter Dunst aufgekommen, der uns das Suchen erschwert und den übriggebliebenen Engländern das Entkommen erleichtert.

Nach getaner Pflicht kann ich nun befriedigt meine brave „D“ nach Hause steuern. Mit hoher Fahrt wird über den Platz hinweggedrückt und das Wackelzeichen gegeben. Das bedeutet Abschuß. Unten wird dieses Zeichen mit Winken aufgenommen. Nach der Landung rolle ich zur Tankstelle und muß nun den Kameraden von meinen Erlebnissen berichten. Begeistert hören sie zu. Dieser Erfolg ist ja nicht nur ein Erfolg des Flugzeugführers, sondern auch des 1. Wartes und Waffenwartes, da beide durch ihre rührende Pflege Flugzeug und Waffen in so tadellosem Zustande gehalten haben.

Nicht nur ich, sondern meine Kameraden durften zeigen, daß wir unsere Pflicht zu tun verstehen. 36 Abschüsse sind das stolze Ergebnis dieses Tages. Es ist aber noch ein anderer Erfolg gewesen. Wir haben gezeigt, daß der Geist eines Boelcke und Richthofen lebt. Jeder Gegner soll wissen, daß der Schutz Deutschlands in den Händen einer Luftwaffe liegt, die bereits eine ruhmreiche Überlieferung aus dem Weltkrieg und dem Polenfeldzug hat und alles daransetzen wird, neuen Lorbeer an ihre Fahnen zu heften.

Die Luftkämpfe über der Nordsee am 18. Dezember 1939

„Heute läßt sich in aller Ruhe ohne tiefere Untersuchung feststellen, daß sich die Lage Großbritanniens seit der Zeit, da es in seiner Seemacht über die stärkste mobile Macht der Welt verfügte, grundlegend gewandelt hat."

Diese „Feststellung" macht nicht ein Deutscher. Es ist auch nicht etwa die sachliche Betrachtung eines Neutralen. Nein, es ist die Ansicht eines Engländers. Diese Worte schrieb Norman Macmillan in seinem bereits im Jahre 1937 erschienenen Buche „The Chosen Instrument". Captain Macmillan ist aber nicht irgendein schrullenhafter Bewohner der sehr nebelreichen britischen Inseln, sondern er wird in dem von Viscount Rothermere geschriebenen Vorwort als „eine in weitesten Kreisen anerkannte Autorität in allen Fragen der Luftkriegsführung" bezeichnet. Und Rothermere sollte mit seinem Urteil ja eigentlich — wenigstens für die Engländer — maßgebend oder doch beachtenswert sein.

Wenn aber ein für das „Sachgebiet Luftwaffe und Luftfahrt zuständiger englischer Fachmann" bereits 1937 — also nicht erst nach dem 18. Dezember 1939 — zu der erwähnten Erkenntnis kam, was mag dann wohl in den Köpfen der hohen Herren in London vorgegangen sein, als sie eine große Anzahl bisher ängstlich gehüteter und besonders kostbarer Langstreckenbomber auf die Reise schickten? Hatte das Geschwader den Auftrag, die heimgekehrte „Bremen" zu suchen? Oder wollte man das gerade durch die Fahrt dieses Schiffes beeinträchtigte Ansehen des „meerebeherrschenden" Britannien durch ein gewaltsames Unternehmen wiederherstellen? — Überschätzte man die Flugeigenschaften und die Abwehrkraft der Vickers-Wellington mit ihrer fünfköpfigen Besatzung? Glaubte man an die Möglichkeit einer Überraschung? — Wir wissen es nicht. Wir möchten aber annehmen, daß der Ablauf des mit so hohem Einsatz

Erfolgreicher Jäger wird bei der Landung begeistert empfangen

begonnenen Unternehmens die Auftraggeber nicht restlos befriedigt hat.

In den frühen Nachmittagsstunden des 18. Dezember versuchten mehr als fünfzig der neuesten britischen Kampfflugzeuge einen Einbruch in den deutschen Luftraum. Sie flogen in großer Höhe und kamen auf einem von den bisherigen Anflugrichtungen abweichenden Kurs. Jedoch, das Wetter war klar und der Himmel von einer um diese Jahreszeit seltenen Bläue. Nur dicht über dem Boden und ebenso über dem Meere lag eine Dunstschicht von geringer Höhe. Unter diesen Umständen gelang es trotz großer Höhe und geschickt gewählten Anflugkurses nicht, unbemerkt an die deutsche Küste heranzukommen. Der Flugmeldedienst arbeitete zuverlässig, schnell und sicher. Die Vorbereitungen des Bodenpersonals der Staffeln und Horste für einen plötzlichen Abflug der Jagdverbände erwiesen sich als vollkommen. Die seit Wochen geübte Bereitschaft mit ihrem ermüdenden Warten auf den „Tommy" hatte weder die gewissenhafte Pflege der Flugzeuge und Waffen noch die Wachsamkeit der fliegenden Besatzungen beeinträchtigen können. Also waren Jäger und Zerstörer schnell in der Luft und, durch fortlaufende Nachrichtenübermittlung geleitet, auch bald am Feind. „Der Film rollte ab", wie sich der Geschwader-Commodore ausdrückte.

Vor der Küste lagen die Sprengwolken der Flakbatterien wie eine Sperrmauer, als die Jäger genügende Höhe gewonnen hatten und zum Angriff ansetzten. Was ihnen nicht sogleich zum Opfer fiel, geriet in das Abwehrfeuer der Flakartillerie und mußte abdrehen, um abermals von Jägern oder von Zerstörern gefaßt zu werden. Einzelne sich wieder sammelnde Staffeln der Briten wurden bis weit hinaus auf die Nordsee verfolgt, zum Kampf gestellt und vernichtet. Lange Rauchfahnen standen über den Stellen, wo die feindlichen Flugzeuge in die See gestürzt waren. Nur wenige entkamen. — „Vierunddreißig britische Flugzeuge wurden nach hartem Kampf abgeschossen. Wir verloren zwei Flugzeuge." So meldete der Bericht des Oberkommandos der Wehrmacht vom 19. Dezember 1939.

Die Vickers-Wellington-Bomber zeigten sich als beachtliche Gegner von großer Kampfkraft. Die englischen Flieger haben sich tapfer und zäh gewehrt. Dennoch, Me 109 und Me 110, die neuerdings von den Briten so gern geschmähten Erzeugnisse deutscher Technik, erwiesen sich sowohl durch ihre Flugeigenschaften als auch ihre Bewaffnung überlegen. Und die Männer, die in diesen Flugzeugen saßen? Nun, die haben eine Ausbildung, wie sie mit solcher Gründlichkeit wohl nur von Deutschen betrieben wird. Manche waren auch schon im spanischen Krieg und haben dort nützliche Erfahrungen gesammelt. Viele haben bereits im polnischen Feldzug einen oder mehrere Abschüsse erzielt. Einige waren auch unter denen, die am 14. Dezember von zwanzig anfliegenden Engländern zehn abgeschossen hatten.

Aufschlußreich ist schließlich die Beurteilung der Lage durch die an der Luftschlacht vom 18. Dezember beteiligten Flieger. So beantwortete einer der Staffelkapitäne die Frage nach seiner Ansicht über die aus dieser bisher größten Luftschlacht zu ziehende Lehre mit den Worten: „Wir fühlen uns nach diesen Kämpfen jedenfalls den Engländern ‚haushoch' überlegen." — Damit kommt er zu ungefähr demselben Schluß wie der erwähnte Captain Macmillan, wenn auch auf Grund anderer Feststellungen. Und dies sollte eigentlich auch Herrn Kingsley Wood und seinen Ministerkollegen in London zu denken geben.

Der Inseljäger

Von Sdf. Wamper

Es war am 19. 12. 1939, ein Tag nach der Luftschlacht über der Deutschen Bucht, als wir zu viert frühmorgens zum Startplatz gingen. Nur eine leichte Verfärbung des Himmels deutete den Wechsel zwischen Tag und Nacht an, und die Rede der drei Offiziere ging um Auftrag und Wetter.

Im Weitergehen begann der zu meiner Rechten gehende Leutnant die Geschichte zu erzählen, die sich gestern der Inseljäger K. geleistet hatte. — Oberleutnant K., von dem hier die Rede sein soll, ist der Staffelkapitän der Inseljäger.

Am Tage der Luftschlacht über der Deutschen Bucht war Oberleutnant K. mit einem Kurierflugzeug zum Geschwader des Oberstleutnants Schuhmacher geflogen. — Er hatte gerade sein Flugzeug ausgerollt und verlassen, als plötzlich die Engländer gemeldet wurden. — Der Alarm riß in wenigen Minuten Staffel auf Staffel in die Luft. — Der Platz wurde einsam, während der Himmel sich mit schwirrenden Punkten belebte. Dem Eindruck dieser Szene vermochte Oberleutnant K. nur einen Augenblick zu widerstehen. Sein scharfes Auge hatte eine Me 109 entdeckt, die als Ersatzflugzeug bereitstand. Plötzlich stürmte er mit langen Schritten hinüber zu diesem Jagdeinsitzer, zwängte sich in den Führersitz, ließ sich festschnallen, der Motor heulte auf und Oberleutnant K. verschwand in Richtung See ... Es dauerte nicht lange, da boten sich dem Oberleutnant bereits die ersten Bilder der auf weit auseinander gezogenem Raum sich abspielenden großen Luftschlacht.

Stürmende Zerstörer, — wie Pfeile dahinschnellende Jäger, in tollen Kurven immer wieder angreifend — den sich verzweifelnd wehrenden englischen Bombern immer wieder ihre todbringenden Feuerstöße aus Geschütz und MG. entgegenschickend, auseinanderberstende, brennende abstürzende Bomber, das war das Bild der Luftschlacht.

Oberleutnant K. sah, wie seine Kameraden einen nach dem anderen aus dem Verbande der Vickers-Wellington herausbackten, und jetzt sollte auch er zum Schuß kommen. Plötzlich sah er sich einem englischen Bomber gegenüber, der sich verzweifelt dem Angriff entziehen wollte. Doch das sollte ihm nicht glücken. Innerhalb weniger Minuten war auch er durch die ihm entgegengejagten Garben aus Geschütz und MG. tödlich getroffen. Brennend stürzte er ab. In der rasenden Geschwindigkeit konnte Oberleutnant K. nur für den Bruchteil einer Sekunde das Ende der von ihm abgeschossenen Besatzung beobachten.

Dann flog er zum Startplatz zurück, lieferte die geliehene Me 109 ab, erledigte seinen ursprünglichen Auftrag und flog dann mit seinem Kurierflugzeug zur Staffel der Inseljäger zurück.

Bomben über Firth of Forth

16. Oktober 1939

Auf einem Flugplatz östlich der Nordsee.

Herbst! Regentag! Wolkenhöhe 300 m. Kalter herbstlicher Regen hat den Flugplatz aufgeweicht und erschwert das Startmanöver. An der Platzgrenze stehen die Kampfflugzeuge und machen aus weiter Entfernung einen schemenhaften Eindruck. An jeder Maschine steht eine kleine Gruppe technisches Personal. Sie ist mit der Vorbereitung für den Start beschäftigt. Mühsam schleppen sie die großen, schweren Kisten mit Bomben heran, um dann diesen wertvollen Inhalt fach- und sachgemäß unterzubringen. Jeder ist sich seiner Verantwortung voll bewußt, und jeder weiß, daß auch von ihm das Gelingen eines schweren Feindfluges abhängig ist. Trotz des schlechten Wetters und der harten Arbeit versagt hierbei doch nie der Humor. Entsprechende Sinnsprüche, die die liebevollen Gefühle den Tommies gegenüber zum Ausdruck bringen sollen, werden mit viel Witz angemalt.

Und nun das fliegende Personal. —

In der Baracke, im Bereitschaftsraum sitzen die einzelnen Besatzungen und warten auf ihren Einsatz. Wir alle erhoffen ihn so bald wie möglich. Auf den Tischen haben wir große Navigationskarten ausgebreitet, Zirkel, Rechenschieber, Bleistifte, Lineale usw. sind die wichtigsten Hilfsmittel, die wir als Flugzeugführer bzw. Beobachter zu gebrauchen pflegen. Alle Gemüter sind aufs äußerste gespannt, ob heute endlich ein operativer Einsatz zu erwarten ist. Die Fernaufklärermeldungen können frühestens in einer Stunde eintreffen. Wir vertreiben uns die Zeit mit lustigen Unterhaltungen und fragen uns gegenseitig „geschichtliche Daten" ab.

Plötzlich geht die Tür auf — — mit freudigem Gesicht kommt der Staffelkapitän und verkündet uns, daß wir sofort einen Einsatz zu fliegen haben. Ziel: „Angriff auf schwere feindliche Seestreitkräfte im Hafen von Firth of Forth."

Sofort setzt fieberhafte Tätigkeit ein; navigatorische Vorbereitungen werden getroffen, Kurse abgesetzt, Zeitberechnungen angestellt, Wettervorhersage eingeholt usw. Eine halbe Stunde nach Eintreffen dieses Befehls sollen wir starten. In kurzen Zügen wird der Angriff durchgesprochen, damit jeder einzelne der Besatzungen sich darüber im klaren ist, was mit diesem Einsatz erreicht werden muß. Nach Schluß der Navigationsvorbereitungen empfängt der Bordschütze für jedes Besatzungsmitglied die Marschverpflegung, die meistens schon auf dem Hinflug den Weg alles Irdischen geht. Schokolade, Rosinen, Nüsse, Keks lassen oft die Anstrengungen eines solchen Fluges wesentlich geringer erscheinen. Der Startbefehl ist bereits fernmündlich an das technische Personal durchgegeben. Als die Besatzung jetzt, eine halbe Stunde nach Eintreffen des Einsatzbefehls, an das Flugzeug kommt, sind bereits alle Motoren im vollen Lauf. Jeder zieht schnell seinen Schutzanzug über, Fallschirm wird angeschnallt, Schwimmweste umgelegt, Atemmaske geprüft, und dann klettern wir in unsere geliebte „Mühle" hinein. Jedes meiner Besatzungsmitglieder hat seine bestimmte Aufgabe zu erfüllen. Wir sind so eingearbeitet, daß ein Wort, ein Blick, ein Wink genügt, um jedem meiner Kameraden zu sagen, was sie zu tun zu haben. Ich überprüfe dann nochmals die Instrumente und stelle mit Genugtuung fest, daß alles in bester Ordnung ist. — — Innerlich für mich, wie so oft schon ein Beweis, daß man sich auf unser technisches Bodenpersonal sowie auf das gute Flugzeugmaterial restlos verlassen kann.

Wir rollen zum Start! — — Der Regen schlägt gegen die Fensterscheiben. Beim Durchrollen der Pfützen spritzt der Dreck an die unteren Seiten der Tragflächen. Jetzt starten wir in kurzen Abständen. Auf der Standlinie nach unserm Ziel wollen wir uns treffen. Nach kurzer Zeit haben wir uns versammelt und können jetzt unter stetem Steigen auf unser Ziel losfliegen. Unter uns die Nordsee, ein endloses Grau; größere Wellenkämme kennzeichnen unten die Stärke des Windes. Jetzt beginne ich mit Hilfe

meines Funkers die Überprüfung meiner Navigationsberechnungen. Im Dunst vor mir sehe ich meinen Vordermann. Da alles seinen richtigen normalen Verlauf nimmt und die Überprüfungen den richtigen Standort ergeben, tritt eine kleine Entspannung ein. Jetzt kommt uns die Marschverpflegung zugute. Mit vergnügten Gesichtern, kauenderweise harren wir der Dinge, die da kommen sollen. Mittlerweile sind wir auf 4000 m Höhe gestiegen. Da ich jetzt eine Wolkenschicht zu durchfliegen habe, verliere ich meinen Vordermann aus den Augen. Durch die Kälte befrieren meine Scheiben im Führersitz derart, daß ich jetzt über den Wolken nichts mehr von meinem Vordermann, geschweige denn von den anderen Flugzeugen sehen kann. Unter mir eine geschlossene Wolkendecke! Sehr schön war dieses Gefühl nicht, aber der eiserne Wille zur erfolgreichen Durchführung dieses Angriffs läßt keine weitere Zeit zum Nachdenken. Mein Funker meldet mir durch Bordfernsprecher, daß aus irgendwelchen technischen Gründen kein Funkbetrieb zur Zeit möglich sei. Mir bleibt nichts weiter übrig, als nach Koppelnavigation weiterzufliegen in der Hoffnung, daß der Wind in dieser Höhe nicht grundsätzlich anders sei, wie auf der Wetterwarte zu Hause angegeben. Die Spannung steigt von Viertelstunde zu Viertelstunde. Wir müssen jetzt in unmittelbarer Nähe der englischen Küste sein. Unter uns noch immer eine geschlossene Wolkendecke. Mir tauchen bereits größte Bedenken auf, ob ich überhaupt mein Ziel sicher vor Augen bekommen werde. Nach einer weiteren Viertelstunde stelle ich zu meiner größten Freude fest, daß eine leichte Auflockerung der Bewölkung vor sich geht, die mit jeder weiteren Flugminute sich besser gestaltet. Kurz darauf hört schlagartig jede Bewölkung auf, und unter mir kann ich die verschwommenen Umrisse der englischen Küste· feststellen. Von jetzt ab haben wir alle den Höhepunkt unserer Spannung erreicht. Mein Beobachter sowie ich versuchen an Hand unserer Bordkarten festzustellen, wo nun beim Überflug der englischen Küste unser genauer Standort ist. Nach kaum drei Minuten haben wir einige markante Punkte

SLUB Dresden

an der englischen Küste herausfinden können und müssen feststellen, daß wir uns etwa 150 km nördlich von unserem Ziel befinden. Im Augenblick keine sehr erfreuliche Feststellung, da wir durch den Ausfall der Funkentelegraphie und durch einen starken Südwind erheblich von unserem Ziel versetzt worden sind. Wir stehen am südöstlichen Eingang des „Morray-Firth". Wir halten Kriegsrat. Brennstoff- sowie Zeitberechnungen werden angestellt, um festzustellen, ob wir unser Ziel im Firth of Forth noch zuverlässig und rechtzeitig erreichen können, oder ob wir ein Ausweichziel im Morray-Firth anfliegen sollen. Ich entschließe mich denn doch, befehlsgemäß die schweren Seestreitkräfte im Firth of Forth anzugreifen. Ich setze meinen Kurs neu ab und fliege genau mit einem Rad über der englischen Küste nach Süden meinem Ziel entgegen. Die Tommies scheinen mich bis jetzt noch in keiner Weise bemerkt zu haben. Kurz darauf kann ich unter mir die erste größere Hafenstadt, Aberdeen, wahrnehmen. Plötzlich aber fangen sämtliche größeren und kleineren Schiffe im Hafen von Aberdeen an, mit äußerster Kraft kreuz und quer zu fahren. Ich muß also damit rechnen, daß ich nun doch von den Engländern gesichtet worden bin. Daraufhin erteile ich meiner Besatzung den Befehl, zuverlässig und aufmerksam den Luftraum vor, über, unter und hinter uns zu beobachten. Merkwürdigerweise erfolgt kein Flakbeschuß.

Auf der Strecke zwischen Aberdeen und Dundee sichten wir plötzlich ein größeres Kriegsfahrzeug mit voller Fahrt, Richtung Nordkurs. Ich habe große Lust, meine wertvolle Last diesem Tommy als Begrüßung an Deck zu setzen, muß aber plötzlich feststellen, daß es ein Flak-Kreuzer war, der uns nun plötzlich unter starkes Feuer nahm. Mein Funker bemerkt trocken, daß es doch am besten sei, diesen Burschen ins Jenseits zu befördern. Ich fliege noch eine Besichtigungsrunde um ihn und kämpfe einen innerlichen Kampf, was nun zu tun ist. Trotzdem entschließe ich mich, doch zu meinem zuerst vorgesehenen Ziel weiterzufliegen. Kurz hinter Dundee biege ich landeinwärts, um die Bucht

Firth of Forth möglichst von der westlichen Seite anzufliegen. Nach zehn Minuten stehe ich über der großen Staatswerft Rosith. Die große Brücke über dieser Bucht steht schräg vor mir wie ein schmales Band. Es ist stark dunstig. Im Dock der Werft kann ich ein großes Schlachtschiff feststellen und ostwärts der Brücke mein endgültiges Angriffsziel, zwei schwere Kreuzer. Bei diesen Beobachtungen macht meine Maschine plötzlich einen kleinen Satz. Mehrmals hintereinander höre ich dumpfe Schläge. Mein Funker, der die Sicht nach achtern hat, meldet mir, daß von den Flakbatterien im Hafen auf uns starker Beschuß erfolgt. Da ich kurz vor dem Angriff bin, kann ich keine größeren Ausweichmanöver vornehmen.

Ich mache alles klar zum Sturz, frage meine Besatzung ab, ob alles klar ist und stürze aus 6000 m Höhe mit Begeisterung auf mein Ziel. Im Sturz bekommen wir Feuer von den Flakgeschützen und der Maschinenflak des angegriffenen Kreuzers. Wie rote Leuchtmäuschen zischen die Leuchtspurgeschosse über, unter und seitlich an uns vorbei. Am gefährlichsten sind die 8-Rohrgeschütze von 4 cm Kaliber. Ab 2000 m nimmt mein Bombenschütze verabredungsgemäß mit seinem MG. das Ziel unter Feuer. Man kann damit rechnen, durch diesen Beschuß die Geschützbedienung unten moralisch zu erschüttern. Dann ist der Augenblick gekommen, wo ich die todbringende Last von meinem Flugzeug lösen kann und somit meinen Angriff vollführt habe. Nach dem Sturz mache ich eine scharfe Wendung um 180 Grad, um den Einschlag der Bomben festzustellen, kann aber infolge des starken Abwehrfeuers von unten nicht klar kommen. Im selben Augenblick meldet mir mein Bordfunker, daß drei feindliche Jagdflugzeuge auf uns zum Angriff ansetzen. Obgleich ich über Land bin, schießen die schweren Flakbatterien im Flachschuß weiter. Um die Jäger möglichst in ihrer Angriffskraft herabzusetzen, entschließe ich mich, so dicht wie möglich an den Boden heranzugehen. Ich bin noch nicht zur Ausführung dieses Entschlusses gekommen, als bereits die ersten Geschosse der angreifenden Jäger in mein Flugzeug einschlagen. Das

Glas in meiner Führerkanzel zersplittert und an dem Luftdruck merke ich, daß zwei Geschosse dicht hinter mir das Glas durchschlagen haben. Ich bin gerade dicht über dem Boden angekommen, als mein Funker mir meldet, daß bereits wieder ein Angriff der Jäger von Steuerbord achtern im Anrollen ist.

Durch meinen Tiefflug wird mein Heckschütze praktisch außer Gefecht gesetzt. Meine größte und stärkste Feuerkraft ist in diesem Fall mein Funker. Durch Warnungsschüsse, die er den feindlichen Jägern schon aus weiter Entfernung entgegensetzt, macht er diesen jeglichen Überraschungsangriff unmöglich. Trotzdem versuchen sie unter Anwendung aller möglichen taktischen Kniffe dauernd neue Angriffe. Nach jedem Angriff kann ich einige Löcher mehr in meinen Tragflächen feststellen. Die Jäger versuchen unter allen Umständen, mich an die Bucht heranzudrücken, um mich so in den Bereich der schweren und leichten Flakbatterien zu bringen. Plötzlich taucht vor mir eine große Stadt auf. Ich weiß sofort, daß es nur Edinburgh sein kann. In

Buchführung über Abschüsse: 3 Polen, 5 Engländer

möglichst geringer Höhe dicht über den Hausdächern, teilweise zwischen Kirchtürmen und im Zick-Zack-Flug versuche ich mich aus dem Bereich der Jäger zu ziehen. Das Feuergefecht zwischen den Jägern und uns war über der Stadt in lebhafter Tätigkeit. Jeder Jäger (Spitfire) hat acht Maschinengewehre an Bord. Vier davon schießen mit Brandgeschossen, und jederzeit kann ich von jedem angreifenden Jäger vier Feuerstrahlen auf uns gerichtet zukommen sehen. Die anderen vier MG. sind nicht sichtbar. Obgleich ich infolge des Tiefffluges auf Bodenhindernisse stark aufpassen muß, kann ich trotzdem in Sekundenschnelle das Leben dieser Stadt erfassen. Die Menschen strömen in schwarzen Massen über die Straßen in die Häuser, Kraftwagen rasen an die Rinnsteine, Leute springen heraus und laufen fort. Während dieses Gefechts wiederholen sich an Bord in gleichlaufender Weise dauernd die Meldungen, wie: „Jäger Angriff von achtern", „Jäger Angriff von Steuerbord achtern", „Geschlossener Jäger Angriff von Backbord". Kurz hinter Edinburgh meldet mir mein Funker, daß ein Jäger genau von achtern hinter dem Leitwerk einen Angriff versucht. Gleichzeitig gibt er durch, daß der Jäger sich so geschickt hinter dem Leitwerk hält, daß er ihn nicht beschießen kann. Durch eine darauffolgende Schiebekurve drehe ich das Leitwerk weg, und mein Funker bekommt plötzlich freies Schußfeld und kann jetzt dem auf dieses Manöver nicht gefaßten Jäger seine ganze Trommel entgegenfeuern. Der Jäger verschwindet nach unten. Infolge der geringen Höhe und des starken Kurvenfluges können wir keinen Aufschlag feststellen. Der Erfolg ist jedoch der, daß wir weiterhin nur noch mit dem Angriff der zwei übriggebliebenen Jäger zu rechnen brauchen. Wahrscheinlich haben die Tommies einen kleinen Schreck bekommen und setzen sich zunächst weit ab. In diesem Augenblick verspüre ich unter mir einige kurz hintereinander folgende dumpfe Schläge, die mir sofort sagten, daß ich mich unmittelbar über einer 2 cm Flakstellung befinden müßte. Durch die dauernde Beobachtung der Jäger ist mir diese Flakstellung entgangen, und ich sehe nun wie

die roten Leuchtspurgeschosse dicht über der linken Tragfläche vorbeifliegen. Ich drehe hart steuerbord ab und mache wiederum die unangenehme Feststellung, daß jetzt die Geschosse dicht unter der rechten Tragfläche durchfliegen. Doch in wenigen Sekunden war ich aus dem Feuerbereich dieser Stellung. Innerlich kann ich mir die langen Gesichter der Tommies vorstellen, da sich nicht oft die Gelegenheit wiederholen wird, daß ein Flugzeug in 10 m Höhe genau über ihre Stellung fliegt, und sie doch nichts treffen. Auf einmal setzt sich der eine Jäger etwa 100 m steuerbord neben mich mit derselben Geschwindigkeit, so daß wir uns beide nichts tun können. Ich vermute, daß er sich unsere Bewaffnung genauestens angesehen hat. Dann schießt er plötzlich vor, macht eine hochgezogene Kehrtkurve und kommt aus 200 m Höhe zum Angriff genau von vorn auf uns zu. Ich sage zu meinem Beobachter, „Schieß, was raus geht!“ und hielt dem Jäger entgegen. In Sekundenschnelle war der Angriff beiderseitig ohne Erfolg vorüber. Es war und blieb der einzige Angriff von vorn. Trotz der vielen Ausweichmanöver muß ich meinen Grundkurs nach Osten halten, um so bald wie möglich die offene See zu erreichen. Kurz hinter Leath sehe ich plötzlich vor mir einen Flugplatz; da mir keine Zeit zum Ausweichen bleibt, habe ich ihn trotz heftiger Abwehr in niedriger Höhe überflogen. Mein Heckschütze hat so weit als möglich nach achtern mit seinem MG. die ihm am Wertvollsten erscheinenden Ziele bestrichen. Mittlerweile ist es 16.30 Uhr geworden, die Sonne steht schon tief im Westen. Es ist stark dunstig. Von der See ist immer noch nichts zu sehen. Trotzdem ersehnen wir sie mit allen Fasern, da sich unsere Munition dem Ende zuneigt. Endlich, nach wiederholten Angriffen zeichnet sich am Horizont die Küste ab. Wir atmen alle auf, da vorauszusehen ist, daß die Jäger ihre Verfolgung nicht über die Küste hinaus tragen werden. Schräg rechts vor mir kann ich eine Steilküste erkennen. Ich vermute dort eingebaute schwere Küstenflak. Aus diesem Grunde fliege ich in einem großen Linksbogen auf die Flachküste zu, um etwaigem Flakbeschuß von vorn-

herein zu entgehen. Genau über der Küste, drehen die Jäger ab. Meine Vermutung über die schwere Küstenflak trifft zu. Wir werden unter Feuer genommen. Durch das vorhergehende Ausweichmanöver an die Flachküste liegt dieses Feuer aber bedeutend zu kurz und ist ungefährlich.

Jetzt beginnen neue Sorgen. Durch den großen Umweg und das Kurven während des Luftkampfes mit Vollgas ist der Brennstoffverbrauch weit über das normale Maß hinausgegangen. Ich sitze mit meinem Rechenschieber und rechne immer wieder von Neuem und komme stets zu demselben Ergebnis, daß es unter günstigen Umständen gerade noch reichen könnte. Ich gehe auf etwas größere Höhe und versuche durch Sparflug das größtmögliche Strecken des Brennstoffes zu erzielen. Mein Höhenruder ist von dem Beschuß der feindlichen Jäger so stark beschädigt, daß ich zum großen Teil mit der Trimmung fliegen muß. Inzwischen ist es ziemlich dunkel geworden. Als ich an der Doggerbank bin, sichte ich drei Kriegsschiffe, deren Nationalität ich nicht feststellen kann. Und da ich nicht ganz manövrierfähig bin, fliege ich in großem Bogen um sie herum. An Bord ist es ziemlich still geworden. Die Entspannung macht sich bemerkbar. Jetzt ist es dunkel. Meine Funkanlage ist noch immer unklar. Ich kann lediglich mit meinem Peilgerät eine bestimmte Standlinie peilen und habe somit wenigstens die Hoffnung, auf kürzestem Wege nach Hause zu kommen. Der Brennstoff nimmt mehr und mehr ab. Von den Betriebsstoffanzeigern leuchten nach gewisser Zeit leere Schauzeichen auf. Meine Bordbeleuchtung ist ebenfalls außer Betrieb gesetzt. Als einziges Hilfsmittel, um überhaupt ein Instrument zu erkennen, krame ich meinen Leuchtbleistift aus meiner Navigationstasche hervor und kann damit jedes einzelne Instrument sowie meine Peilskala ablesen. Da mir die Brennstoffrechnung jetzt doch zu knapp wird, fliege ich zeitweise mit einem Motor, um wenigstens etwas Sprit einzusparen. Die Zeit schleicht dahin. Draußen finstere Nacht. Mit gierigen Augen suchen wir irgendein leuchtendes Zeichen der Küste. Mein Beobachter liegt auf dem Bauch

in der Kanzel und späht mit seinem Glas nach allen Seiten aus. Doch immer ist noch nichts zu sehen. Ich fange wieder an, mit meinem Brennstoff zu rechnen. Ganz langsam versuche ich, mir auszumalen, wie meine Besatzung und ich uns auf einem Gummiboot rudernd in der Nordsee Richtung Heimat ausnehmen würden.

Plötzlich springt mein Beobachter hoch und zeigt mir am fernsten Horizont einen hauchdünnen, senkrecht nach oben gerichteten Scheinwerferstrahl. Wir wissen sofort, daß es sich nur um unseren Platz handeln kann. Die Stimmung an Bord schlägt sofort um, und die Minuten abzählend, fliegen wir mit genauem Kurs auf dieses Richtungszeichen. Mit dem Brennstoff ist es gerade an der Grenze. Nach einigen Minuten habe ich den Platz unter mir und komme jetzt zu dem letzten und schwierigsten Kapitel, der Landung. Schwierig als solche, weil mein eingezogenes Fahrgestell in den Flächen, nach den vielen Löchern zu urteilen, dort zerschossen sein muß; und des weiteren weil es neben diesen Umständen auch noch stockdunkel war. Ich schalte mein Fahrwerk auf „aus" und muß meine Vermutung bestätigt finden, daß diese Leitungen zerschossen sind und sich nichts mehr rührt. Währenddessen habe ich den Platz immer umrundet. Ich mache meinem Beobachter und Funker klar, daß sie schnell die Notbetätigung des Fahrwerks betreiben müssen, um wenigstens das restliche Öl, welches noch im Querschnitt der zerschossenen Leitungen steht, in die Druckzylinder zu bringen. Und wirklich, ganz langsam löste sich das Fahrgestell aus der Fläche. Eine Verriegelung findet aber nicht statt, und ich muß damit rechnen, daß es bei der Landung vielleicht nicht hält. Dasselbe Manöver mit den Landeklappen. Ich setze jetzt zur Landung an, hole meinen Heckschützen von unten heraus, um ihn bei einer etwaigen Bauchlandung nicht zu gefährden. Mit großer Geschwindigkeit nähere ich mich dem Boden. Die Reifen meiner Räder sind zerschossen und luftleer. Die Landung muß also auf „Plattfüßen" erfolgen. Jetzt berühren wir den Boden. Sofort zeigt das Flugzeug das Bestreben, sich nach vorn zum Überschlag zu neigen. Ich schiebe Gas

rein. und der Provellerwind drückt mein Leitwerk schlagartig wieder hinunter. Ich nehme Gas raus. Die schwere Maschine bekommt wieder das Übergewicht nach vorn, und dieser Vorgang wiederholt sich so lange, bis ich in der letzten Hälfte des Platzes unbeschädigt stehe.

Im ersten Augenblick nach der Landung haben wir keine Lust, gleich auszusteigen, da wir uns erst mit dem Gedanken vertraut machen müssen, daß wir wieder auf festem Heimatboden stehen.

Ein Bodenscheinwerfer strahlt uns taghell an. Einige Kraftwagen und das technische Personal kommen über den Platz gerast. Jeder will feststellen, welches Flugzeug es war, das noch zurückgekommen ist. Große Freude herrscht darüber, daß wir trotz der vielen Treffer — — es waren 78 — —, die man von außen erst recht übersehen konnte, zurückgekommen sind; ganz besonders darüber, daß alle unverletzt waren. Ich gehe zum Staffelkapitän und melde die Rückkehr von unserem Feindflug.

Ende gut, alles gut!

Von Feldwebel Breithaupt

3. Februar 1940, 4.30 Uhr aufstehen. Ob heute unsere Einsatzwünsche in Erfüllung gehen? Wie oft schon standen wir fertig vorbereitet und angezogen, wie oft schon zogen wir uns dann enttäuscht, ja verärgert wieder aus! — Nein, diesmal hat die Staffel wirklich das Gefühl, es geht los. Unsere „Heizer" — so nennen wir unsere braven Kameraden vom technischen Personal — sind schon seit 4 Uhr an der Arbeit. Es ist unheimlich kalt, und bis die Motoren uns den Gefallen tun, müssen sie erst richtig verhätschelt werden. — Kurze, klare Flugbesprechung. Der Staffelkapitän, man kann es ihm heute an den Augen ablesen, freut sich mächtig und lacht übers ganze Gesicht. Aber am stolzesten sind wir von der „Bruno" — so heißt unsere Maschine — meine drei Unteroffiziere und ich. Heute steigt ja unser erster Englandflug. Flug- und Angriffsvorbereitungen werden in aller Eile, aber doch mit der möglichsten Sorgfalt gemacht. Das Wetter — ein Faktor, der bei solchen Flügen von ganz besonderer Bedeutung ist, — scheint der Vorhersage nach für unsere heutige Aufgabe sogar sehr günstig zu sein. Wie uns der Meteorologe bestimmt versichert hat, soll über der schottischen Küste eine geschlossene Wolkendecke in etwa 500—600 m liegen. Also ran! — Draußen am Liegeplatz leuchtet das bläuliche Auspuffeuer der Maschinen durch die stockfinstere Nacht. Unsere Monteure lassen also schon warm laufen. Aber verdammt, wo ist denn die dritte Maschine?! Ist sie vielleicht schon vorher gelaufen? — Zu unserer großen Enttäuschung hören wir, daß der linke Motor nicht anspringen will. Verflixt, das fehlt ja noch! Kommt endlich mal der ersehnte Einsatz, dann soll einem so ein dickköpfiger Motor wieder einen Strich durch die Rechnung machen! — „Wärmewagen her, Einspritzbenzin!" „Wo bleibt denn der Tankwagen zum Nachtanken?" Aber alles Schreien hilft nichts, es ist, als hätte sich alles gegen das große Glück

meiner Besatzung gestemmt. Nur einer ist da, der sorgt für die Leute von seiner Bruno — unser Staffelkapitän. Immer wieder gibt er einige Minuten zu, bis unsere „Mühle“ nach allen möglichen Liebkosungen denn doch vernünftig wird und ihre Propeller zu sausen anfangen.

Wenige Minuten später rollen drei schwerbeladene Maschinen zum Start. Noch liegt eine eisige Februarnacht über der Küste, aber bald wird die Morgensonne über dem Wattenmeer drüben aufsteigen, und dann werden wir fliegen, fliegen, glücklich und in gespannter Erwartung.

Schwer heben die drei Flugzeuge in der ersten Morgendämmerung nacheinander von der verschneiten Startbahn ab, sammeln in einer weiten Linkskurve und brausen mit dem steifen Ostwind im Rücken nach Nordwesten, dorthin, wo unseren Feind in ein paar Stunden sein bitteres Los treffen wird. —

7.50 Uhr. Zehn Minuten fliegen wir schon, die letzten Konturen der friesischen Inseln sind hinter einer leichten Dunstwand verschwunden. Aber das Meer unter uns sieht gar nicht aus wie ein Meer — was sich da unten endlos ausbreitet, ist eine weißgraue Wüste von auf- und abtanzenden Eisschollen. Jetzt muß unser kleiner Verband auf der Abflugstandlinie sein. Einige Peilungen überzeugen uns davon. Ein beruhigendes Gefühl zu wissen: Du hast den richtigen Kurs, du mußt den Feind an der befohlenen Stelle treffen! Schnell noch ein paar Kontrollpeilungen, sie bestätigen uns den angegebenen Wind nach Richtung und Stärke. — Und dann beginnt die „Fahrt“ über das Meer, die endlos lange und eintönige Reise zum Tommy! Wasser, nichts als Wasser, soweit das Auge reicht, nein, noch viel, viel weiter! Wo sich anfangs ein etwas beklemmendes Gefühl eingeschlichen hat, da ist es bald verjagt. Denn auf einmal fängt die ganze Besatzung an zu singen — „Das kann doch einen Seemann nicht erschüttern“ und „Denn wir fahren gegen Engeland!“ In dieser Weise liegt eine überlegene Siegeszuversicht, die wie ein Funke auf die ganze Besatzung überspringt. — In wenigen

Stunden werden unsere dicken Brocken auf ihre Schiffe niedersausen.

Wir haben die mittlere Nordsee erreicht. Die Sicht wird von Minute zu Minute schlechter, die Wolken immer dicker, bis wir zuletzt über einer geschlossenen Schichtbewölkung fliegen. Es könnte doch sein, daß hier schon etwas herumschwimmt — also höchste Zeit, durch die Wolken nach unten zu stoßen. In wenigen Sekunden ist in steilem Gleitflug die Wolkendecke durchstoßen. Ziemlich dicht aufgeschlossen jagen wir nun in niedrigster Höhe über der aufgewühlten See dahin. — Der Wind muß jetzt stärker geworden sein und mehr auf Südost gedreht haben. Wir verbessern laufend den Kurs. Da, was ist das! Unser Staffelkapitän, der vorne als Kettenführer fliegt, läßt seine Maschine plötzlich links hängen, nach Vereinbarung das Zeichen für FT-Ausfall. Sofort übernimmt Oblt. v. S., der bisher als rechter Kettenhund flog, die Führung. Dann fliegen wir weiter, über uns eine schwarze Wolkendecke, ganz knapp unter dem Rumpf der Maschine vorbeihuschend immer noch die gleiche schmutzig graue, aufgepeitschte Nordsee. Acht Augenpaare suchen angespannt den Horizont nach allen Seiten ab, aber es will und will kein Dampfer kommen! — Da, ist das nicht ein Schiff dort drüben, weitab steuerbord? Der Alte — so nannten wir unsern Hauptmann — muß das Fahrzeug auch schon entdeckt haben, denn blitzschnell legt er seinen Vogel auf die linke Fläche und dreht auf den Pott zu, um ihn einer gründlichen Untersuchung zu unterziehen. Wir sehen durch den feinen Dunstschleier nur noch, wie er seine Maschine zu einem neuen Anflug hochreißt, nachdem eine Salve von Leuchtspurgeschossen die Mannschaft des offenbar englischen Frachters gewarnt und zum Besteigen der Boote gezwungen hat. Dann sind Schiff und Angreifer im Nebel verschwunden. — Keiner von uns acht Männern ahnt, daß er in diesem Augenblick unsern Hauptmann und seine tapfere Besatzung zum letztenmal gesehen hatte.

Weiter geht's zu zweit, wie verabredet. Der starke Stiem, der allmählich mehr auf Süd dreht, wühlt immer

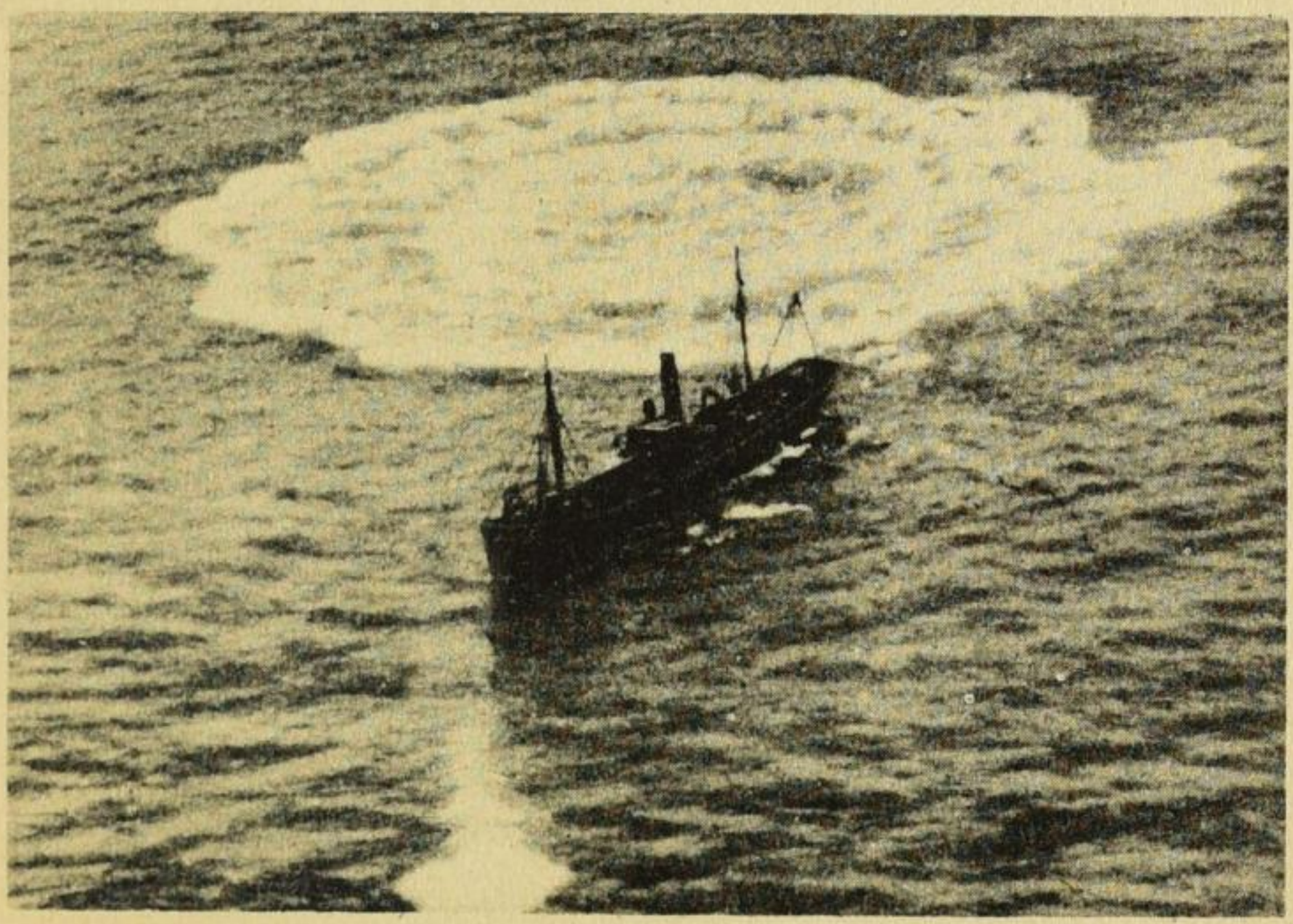
tiefer in die graugrünen Wasser hinein. Er wird unsern Rückflug ganz beträchtlich verlängern. Die laufenden Brennstoffverbrauchsberechnungen sagen mir, daß hier alles in Ordnung ist, und die beiden braven Junkers-motoren laufen so gleichmäßig und sicher wie Uhrwerke. — Solange die mitmachen, kann uns weder der Tommy noch die Nordsee etwas anhaben!

9.40 Uhr. Zwei Stunden Flugzeit und noch kein einziges Schiff! Was ist denn da los? — Wir wissen ja schon lange, daß es dem Engländer zu warm geworden ist in der Nordsee — aber so nahe an seiner Küste! In die begreifliche Enttäuschung mischt sich heimlich ein unbändiger Stolz und eine überlegene Gewißheit: Sie haben Angst vor uns, sie verkriechen sich unmittelbar vor ihrem eigenen Haus! — Noch etwa 20 Minuten und die nordschottische Küste von Peterhead muß im Dunst auftauchen. Die Spannung wächst mit jeder Minute. Die fröhlichen Lieder sind längst verstummt, und jetzt konzentriert sich die ganze Besatzung auf die Beobachtung von Horizont und Luftraum. Der von unserem Staffelkapitän mitten auf der Doggerbank angeflogene Frachter könnte uns ja gemeldet haben, und die Engländer haben in dieser Ecke keineswegs ihre schlechtesten Jäger stehen. Also Augen auf!

10.00 Uhr. Längst sind die MG.-Stände besetzt und die Gewehre schußbereit. Wir müßten da sein, die Küste aber läßt sich nicht blicken. Verdammt! Ein leiser Verdacht steigt in mir auf: Könnten wir vielleicht doch den Wind unterschätzt haben und in den Moray Firth hineingeflogen sein, vorbei an Fraserburgh? Jede Minute bestätigt meinen Verdacht mehr. Ungeduldig schaue ich nach der Führermaschine, hat er's noch nicht gemerkt, dreht er denn noch nicht ab? — Man möchte ihm gerne Meldung machen, die streng befohlene Funkstille verbietet aber jeden Funkverkehr. Unser Rottenführer ist ja kein „junges Häschen", er wird schon wissen, was er tut. — Und so geht es weiter mitten in den Moray Firth hinein.

Hurra, da sind sie, Engländer, Tommies. Ihre zerstörerähnlichen Silhouetten sagen uns sofort, daß es Kriegs-

Anflug und . . .



Bombeneinschlag hinter dem Heck

schiffe sind. Nun aber nichts wie drauf, keine wertvolle Zeit verlieren! Oblt. v. S. muß sie im selben Augenblick entdeckt haben, denn schon reißt er seine Maschine in einer Steilkurve nach Steuerbord — wir hinterher!

Den Gedanken der Überraschung müssen wir schnell aufgeben, denn als wir auf die drei Boote zudrehen, da fängt auf etwa 5 bis 6 km Entfernung auch schon der erste an zu blinken. Sekunden nur, dann blitzt es da unten auch schon aus allen Rohren rot auf.

Von diesem Augenblick an hat ein Kampfflieger nur noch den einen Gedanken: Angreifen — Vernichten! Er sieht zwar die schwarzen Sprengwolken der schweren Flak vor und hinter und neben sich, sieht die roten „Bügeleisen" der mittleren und leichten Flak an der Kanzel vorbeizischen, die restlose Konzentration auf den Angriff aber läßt ihm gar keine Zeit, darin etwa eine Gefahr zu erblicken. Wenn er dem Flakfeuer durch geschicktes Manövrieren da und dort ausweicht, so tut er das aus einem instinktiven Gefühl heraus, ohne dabei sich von dem Gedanken an die Durchführung des Angriffs abbringen zu lassen. — Die drei Engländer — jetzt sehe ich, daß es Kanonenboote von etwa 800 bis 1000 Tonnen sind — haben vorher offenbar nur langsame Fahrt gemacht. Eben muß aber das „äußerste Kraft voraus" in den Maschinenraum gebrüllt worden sein, denn immer größer und schaumiger wird das Schraubenwasser, das die in wildem Zickzack-Kurs fahrenden Engländer in die grobe See zeichnen. — In solchen Augenblicken sind die Gedanken eigentlich nur kurze Ahnungen, die blitzschnell am geistigen Auge vorüberhuschen, schattenhafte Visionen. Man muß sich nachher einmal in aller Ruhe die ganzen Minuten dieses vorausgegangenen Kampfes durch den Kopf gehen lassen, erst dann rundet sich die ungeordnete Vielzahl der Eindrücke zu einem geschlossenen Ganzen, zu einem großen Erlebnis, dem Angriff in seiner gewaltigen Schönheit!

Donnerwetter, schießen die Kerle da unten was zusammen! Die müssen doch einen Heidenrespekt haben vor diesen Germans! Sie haben ja auch nur noch wenige

Sekunden Zeit, denn schon drückt unsere Führermaschine zum Sturz auf den ersten Engländer an. Wir in etwa 500 m Abstand hinterher.

— — — — — — 500 m — 400 m — 300 m — — — — — 150 m — 50 m, immer schneller geht der Feinhöhenmesser zurück, bis wir mit einer mörderischen Geschwindigkeit die erste schwere Bombe auslösen und die Maschine in einer steilen Linkskurve hochreißen. Im selben Augenblick aber ist es da unten geschehen: Wir sind noch keine 100 m vom Boot weg, da bricht die ganze Besatzung in ein ohrenbetäubendes Freudengeschrei aus. Die Bombe von Oblt. v. S. hat mitten auf dem Vorschiff eingehauen. Eine riesige Stichflamme, in der Luft herausgewirbelte Balken, und das ganze Schiff verschwindet in einer schwarzen Rauchwolke! Wo liegt denn unsere Bombe? Vor lauter Qualm ist nichts mehr festzustellen, es ist aber anzunehmen, daß auch sie sitzt.

Sekunden nur, und schon hängen wir wieder oben an der Wolkendecke. Jetzt heißt es, den Himmel mal wieder gründlich absuchen nach etwa angreifenden Jägern. Glücklicherweise sind keine da!

Also nächster Angriff. — Die Flak macht alle Anstrengungen, sich auf uns einzuschießen, aber der Seegang ist so hoch, daß ein genaues Schießen wohl unmöglich ist. Wir haben uns jetzt von der Führermaschine weiter abgesetzt, um nicht, wie beim ersten Angriff beinahe, in die Schlitter- und Luftdruckwirkung unseres Vordermannes hineinzufliegen. Mit etwas größerem Abstand läßt sich auch gleichzeitig die Trefferwirkung des Rottenführers besser feststellen, und der eigene Angriff entsprechend ansetzen. Oblt. v. S. nimmt noch einmal dasselbe Ziel an, um ihm den Rest zu geben, und auch wir entschließen uns zu einem zweiten Angriff auf das todwunde Schiff. Im Sturz sehen wir aber, daß es nicht mehr nötig gewesen wäre. Wie sieht doch der arme Kahn aus! Das ganze Vorschiff ist einfach herausgerissen, ein riesengroßes Loch gähnt zwischen Bug und Schornstein, dort, wo vor wenigen Augenblicken noch die Kommandobrücke stand. Und das

tollste, die Kerle schießen noch mit ihrem Geschütz und den auf dem Heck aufgestellten Maschinengewehren, was die Rohre hergeben! — Viele können nimmer am Leben sein. — Schade, daß statt ihrer nicht die Herren Churchill und Genossen drauf standen!

Zweiter Angriff. Ich probiere mein Maschinengewehr aus. Ganze Salven liegen mitten auf dem Heck und halten die Abwehr ganz fühlbar nieder. Ein beruhigendes Gefühl, wenn man sieht, wie sich die da unten ducken! „Bombe zu kurz", brüllt der Bordschütze in das Mikrophon, und wie wir abdrehen, bäumt sich etwa 10 m vor der Bordwand schmutzig gelb das Wasser auf. Auch unser Rottenführer hat diesmal vorbeigeworfen. Aber dieses Boot ist durch den ersten Volltreffer ja sowieso erledigt.

Immer rasender und wütender wird die Abwehr. Giftig blitzt das Mündungsfeuer der schweren Flak unten auf. Sie wollen uns doch um jeden Preis herunterholen! — Der Pulvergestank meines Gewehrs, der inzwischen die ganze Kabine verpestet hat, erinnert mich an den Trommelwechsel. Ein Griff, und schon ist mein braves MG. wieder feuerbereit. — Wir haben noch zwei schwere Bomben, und die müssen noch an den Mann. Ein neuer Angriff erfolgt, während die Abwehr unter dem Eindruck meiner gutgezielten Feuerstöße mehr und mehr erlahmt; es heißt jetzt vor allem, die Maschinengewehre niederhalten, denn die können uns bei unserem Angriffsverfahren am gefährlichsten werden. Beim Abdrehen verlieren wir unsern Rottenkameraden aus den Augen und sehen ihn erst wieder nach dem vierten und letzten Sturzangriff. — Inzwischen ist der mittlere der drei Engländer längsseit an das vernichtete Boot gelaufen, hält sich aber noch in achtungsvoller Entfernung, denn noch immer befürchtet er einen Angriff. Erst als wir abdrehen, übernimmt er die noch lebenden Seeleute.

Während der vier Angriffe haben wir einige Treffer in die Flächen bekommen, achteten aber nicht besonders darauf. Was sind schon so ein paar Löcher in der Blechbeplankung! Nach jedem Angriff konnte meine Besatzung

ein paar neue Einschüsse zählen. — Als wir jetzt von den Engländern ablassen, um Oblt. v. S. zu suchen, der schon wieder in der dicken Dunstschicht verschwunden ist, schreit mein Funker plötzlich: „Der linke Motor!“ und deutet dabei auf die Stelle, wo der Kühlstoff in einer weißen Fahne herausschießt. Verdammt, das hat uns ja noch gefehlt! — Nur gut, daß wir's gleich gemerkt haben! Rudi, mein Flugzeugführer, überlegt einen ganz kurzen Augenblick, dann weiß er, was zu tun ist. Keine Sekunde darf jetzt verloren gehen — wir wollen doch nicht verbrennen, hier an Schottlands Küsten schon gleich gar nicht! Also, solange die Kühlstofftemperatur noch einigermaßen normal ist, Vollgas und nichts wie hochziehen! Das Thermometer ist aber unbarmherzig und steigt immer schneller. Jetzt gilt es, ohne viel Höhe zu verlieren, den zerschossenen Motor abzustellen. Seitentrimmung, Propellerverstellung — mit sicherer Hand führt Rudi alle diese Schaltungen in wenigen Sekunden aus, und jetzt steht er auch schon, unser Backbordmotor. Es ist höchste Zeit, denn schon hat er eine irrsinnig hohe Temperatur erreicht. — Inzwischen ist Oblt. v. S. wieder herangekommen, er muß unsere weiße Kühlwasserfahne gesehen haben und wackelt nun ein paarmal neben unserem verwundeten Vogel. Wird ihm der Sprit noch reichen, um uns bei der geringen Geschwindigkeit des Einmotorenfluges nach Hause zu begleiten? — Er setzt sich steuerbord etwas ab und scheint bei uns zu bleiben, meine Besatzung atmet erleichtert auf. —

Alles, was in diesen letzten Minuten getan worden ist, war eigentlich mehr ein instinktives Handeln. Jetzt beginnt aber sofort die ganze Besatzung wieder ruhig zu denken. Ich führe so schnell wie möglich alle nötigen Berechnungen durch, rechne Kurse und Standlinien aus, und der Flugzeugführer kümmert sich um seine Motoren und um den zweckmäßigen Verbrauch des Kraftstoffes. Meine ersten Peilungen scheitern vorerst noch an den großen Senderentfernungen und an englischen Störsendern. Also abwarten und den mit Koppelnavigation errechneten Kurs weiterfliegen! — Jeder weiß in diesem Augenblick, daß

von der Gewissenhaftigkeit und Exaktheit seiner Arbeit das Leben einer wertvollen Besatzung abhängt. — 700 km von zu Hause entfernt — über einer aufgewühlten eiskalten See — gegen einen Wind von etwa 60 kmh ankämpfend — mit nur halber Motorenkraft, wobei vielleicht auch der laufende Motor nicht ganz von den englischen Geschossen verschont geblieben ist — das sind gewiß Widerstände genug! — Nur langsam löst sich die dumpfe Spannung, und wir „schwabbeln" mit mehr als höchstzulässiger Dauerleistung des rechten Motors und einer erschreckend geringen Geschwindigkeit über den „großen Bach" der Heimat entgegen. Um uns aufzumuntern, setzt sich Oblt. v. S. immer wieder ganz dicht neben uns und dabei tauschen wir in einer unmißverständlichen Zeichensprache unsere Gedanken aus. Dann schiebt er wieder Gas rein und schießt unter uns durch bis hinunter auf das Wasser, um im nächsten Augenblick wieder steil vor uns hochzustoßen. So vergehen Stunden, eine, zwei, drei — — — Meine Peilungen sind inzwischen genauer geworden, ebenfalls die Standortmeldungen, die mein Funker an den Abflughafen durchgibt. Volle drei Stunden fliegen wir nun schon nach Hause. Unser Rudi hat in diesen langen Stunden nicht wenig geschwitzt, obwohl das Außenthermometer — 15° anzeigt. Noch immer stemmt sich sein rechtes Bein gegen das Seitenruder, leider kann auch die größtmögliche Austrimmung der Maschine die enormen Steuerdrücke nicht genügend ausgleichen.

Noch sind die Eisplatten nicht zu sehen, die vor der deutschen und dänischen Küste in einer Breite von fast 200 km wie ein Panzer über der Nordsee liegen. — Also noch mindestens eine Stunde Flugzeit! Allmählich denke ich an die Landung — wird es Rudi schaffen? — Hauptsache ist, der rechte Motor bleibt gesund! Um den zeitweiligen Höhenverlust etwas auszugleichen, muß der gute Jumo von Zeit zu Zeit auf eine ungewöhnlich hohe Leistung hinaufgejagt werden — aber er wird uns schon nicht im Stich lassen!

Da kommen auch schon die ersten Eisflächen heran, eine

Stunde noch, und wir haben's geschafft. Lieder werden wieder wach, zweistimmig, dreistimmig. Und wenn Jupp, unser munterer Bordschütze, nicht so danebengesungen hätte; dann wär's vielleicht ein prächtiger Gesang geworden! —

14.30 Uhr — wir hatten diese Zeit vor etwa einer halben Stunde als voraussichtliche Landezeit gemeldet, — ist noch immer nichts zu sehen wie die endlose Fläche der treibenden und aufeinander prallenden Eisschollen. Den letzten Peilungen nach kann es sich aber nur noch um wenige Minuten handeln. Da, Jupp hat es zuerst gesehen, ganz weit im Osten drüben, das muß doch Land sein! Richtig, das ist ja unsere Insel, davor die beiden Schiffe, die schon heute morgen dalagen. Schnell noch ein paar Signalschüsse, damit uns die Flak da unten nicht für Engländer ansieht, und dann nichts wie runter! Aber verflixt, wir haben ja nur noch einen Motor! — Bitter ist das.

Unten auf dem Platz steht schon alles in banger Erwartung. Alle notwendigen Maßnahmen sind bereits getroffen, Feuerwehrauto und Sanitätskraftwagen stehen sprungbereit am Platzrand. — Sie wissen alle, wie schwer es ist, eine Maschine mit einem Motor zu landen.

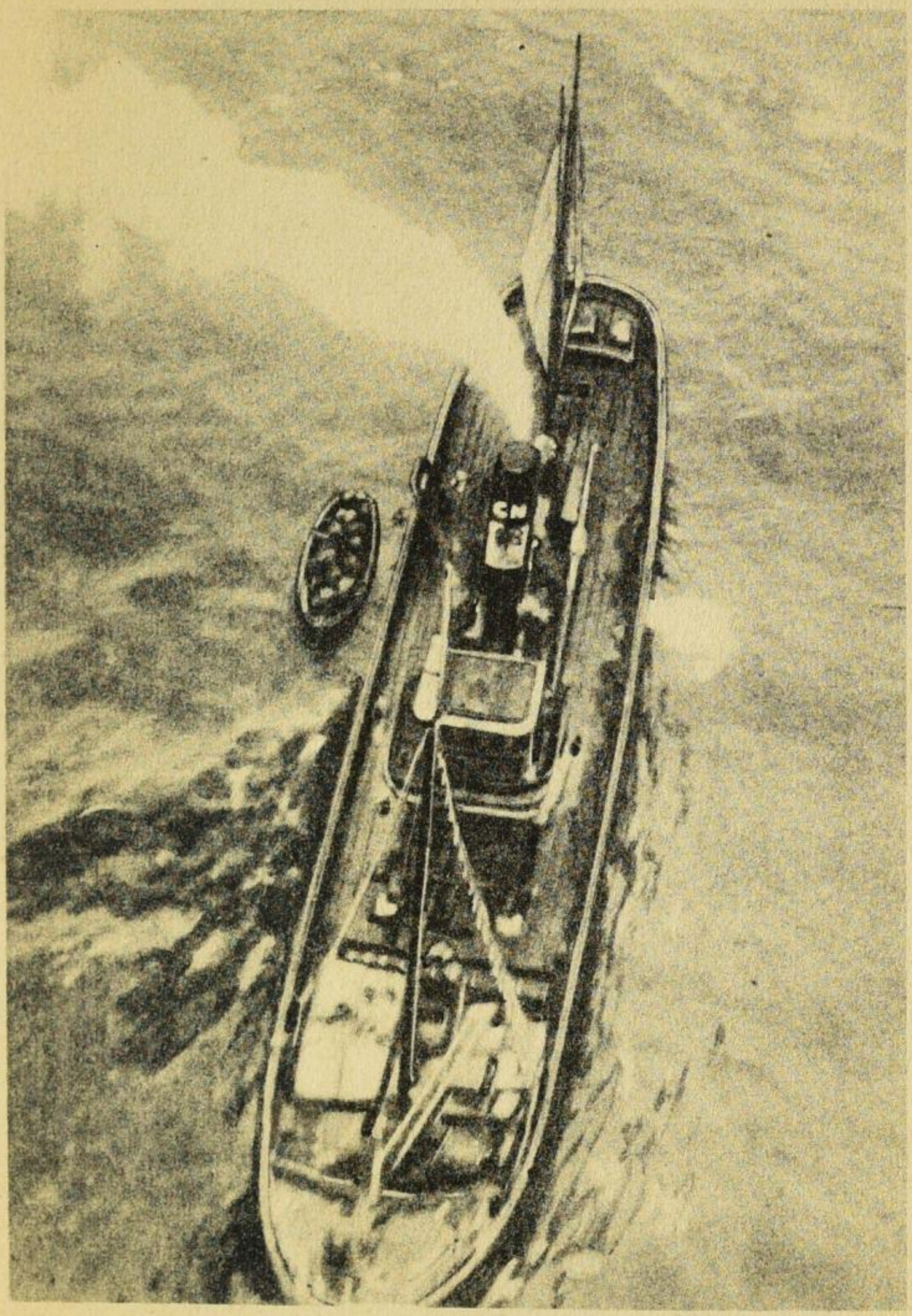
„Gut anschnallen", sagt Rudi, daß es fast etwas witzig klingt. Als ob wir das nicht selbst getan hätten! Keiner ahnt im Augenblick noch den Ausgang dieser Einmotoren-Landung. Eine große Platzrunde noch, aber der linke Motor will nicht anspringen, offenbar ist er zu stark unterkühlt. Wir sind im Anschweben schon etwas tiefer gegangen, der Fahrtmesser geht langsam zurück. Jetzt gibt es also nur noch eines: landen, aufsetzen — irgendwo!

Herrgott, wir kommen zu kurz! Nochmals Gas rein. Schon vorher hat die Maschine aber eine leichte, kaum merkliche Drehbewegung nach links gemacht, trotz vollem gegenseitigen Ruderausschlag. Jetzt muß sie ja ausbrechen! Und richtig, beim Gasgeben dreht der schwere Vogel jäh nach links, — alles Steuern ist zwecklos — schießt dem Boden zu, und dann geschieht das Wunderbare: Mit unerhörter Geistesgegenwart hat Rudi im letzten Augenblick

wenige Meter über dem Boden den Knüppel an den Bauch gerissen, die Maschine richtet sich ein letztes Mal kurz auf und — — — — — rollt, rollt — zwischen Zäunen und Drähten hindurch rollt der brave Vogel — es ist einfach nicht zu fassen! — Wir sind neben dem Rollfeld gelandet, aber wir sind gelandet! Wie geölte Blitze springen vier Mann aus dem notgelandeten Flugzeug, schauen sich groß an und beglückwünschen einander lachend zu ihrem „Geburtstag". (Wer nicht weiß, was dieser „Geburtstag" bei uns zu bedeuten hat, der soll einen Flieger fragen!)

Man kommt heran und schüttelt uns die Hand — wozu eigentlich? — Weil wir vier eben so unerhört viel Glück hatten? Oder weil wir unsere brave „Bruno" so wider Erwarten unversehrt hingesetzt hatten? Diese Landung wird uns immer ein Rätsel bleiben! —

Einer von uns, der hatte an diesem düsteren Februartag nicht solches Glück — unser Hauptmann und mit ihm seine tapfere Besatzung. — Am Abend meldet der Rundfunk: „Ein eigenes Flugzeug kehrte nicht vom Feindflug zurück!"



Feindliches Vorpostenboot wird durch MG.-Feuer **gestoppt**

Alarm in Flamborough

Von Fritz Dettmann (PK.)

Spitz wie eine Sichel stößt Flamborough Head nördlich der Humbermündung ins Meer. Die Steilküste ist Englands Stirn. Schroff und ohne jeden Übergang ragt sie aus der See empor, auf der die Brandung scharfe, weiße Striche zieht. Ein Leuchtturm, einige Sommerhäuser und die Gebäude der Küstenstationen unterbrechen den Blick auf das dahinterliegende Land, das sich glatt wie eine Platte dahinzieht.

Wir erreichen Flamborough nach einem Flug durch Nebel und Wolken dicht über der grauen Fläche der See. Eisige Kälte herrscht trotz der Heizung in der Maschine. Die mehr als 20 Grad dringen durch das Glas der Kanzel, durch die winzigen Öffnungen der MG. und durch die Bodenluke. Doch diese Kälte vermag nicht die Pelzkombinationen, die hohen Stiefel, Wollsweater und Schals der Besatzungen zu durchdringen.

Als wir die Wolkendecke vorsichtig durchstoßen, liegen wie auf einem Tablett mehr als 20 Schiffe südlich unter uns: ein Geleitzug! Es sind so viele Schiffe, daß man mit einem Blick nicht ausmachen kann, welcher Art und wie stark die Einheiten der englischen Kriegsfahrzeuge sind, die diese Flotte von Handelsdampfern schützen. Unter Deckung der Wolken geht Leutnant Sch. näher heran, stößt abermals durch. Da blinkt uns durch das Grau spukhaft ein Lichtsignal entgegen: das ist das Alarmzeichen. Es wird von einem Kriegsfahrzeug gegeben, das größer ist als die drei Zerstörer in nicht weiter Entfernung und als die drei Torpedoboote, die die Handelsdampfer auf der Südseite decken.

Wir sind auf einen der größten und am stärksten geschützten Geleitzüge gestoßen, die je in diesem Teil der Nordsee angetroffen wurden. Die Blinksignale stammen von einem Flakkreuzer. Nicht weniger als sieben Kriegsfahrzeuge also mußten bei diesem einen Konvoi aufgeboten werden, um die Handelsschiffe mit einiger Sicherheit gegen die Angriffe der

deutschen Luftwaffe zu schützen. Das sind Einheiten, die an anderer Stelle sicher ebenso dringend benötigt werden.

Bis auf wenige hundert Meter sind wir heran, als uns jetzt die erste Salve aus den Abwehrgeschützen entgegenschlägt. Wie bunte Papierrollen umspringen uns jetzt die Feuerstöße der MG. Dann folgen die Geschütze. Es sieht aus, als ob ein brennender Scheinwerfer zerschlagen würde, der zerberstend seine sonst gebündelten Strahlen frei und ungehemmt nach allen Seiten ausspeit. In Nebel und Dunst wirkt das Rot der Mündungsfeuer fahl, das nunmehr an verschiedenen Punkten unten aufleuchtet. Weißgraue Wölkchen stehen vor der Maschine in der Luft.

Es sieht aus, als jage eine Stafette heran. Immer dichter vor uns krepieren die Granaten. Sie schießen gut in Richtung und Höhe, nur die Entfernung stimmt nicht. Vergeblich versucht Leutnant Sch. die letzten Schiffe des Geleitzuges zu bombardieren. Die Geschosse verfolgen uns bis unter die Wolkendecke, die nun die Maschine umhüllt und verbirgt wie ein wärmendes Tuch.

Jetzt funken sie sicherlich vom Flakkreuzer, von den Zerstörern und Torpedobooten, von den Küstenstationen. In wenigen Minuten werden von den nahegelegenen Flugplätzen die ersten englischen Jäger und Zerstörer starten. Diese Gewißheit aber kann die Besatzung nicht von der Durchführung ihrer Aufgabe abhalten. Sie greift wieder an! Wieder steht vor uns eine Palisade von Abwehrgeschossen. Doch diesmal gelingt es uns, durchzustoßen bis zu einem der letzten in dem Geleit fahrenden Handelsdampfer und ihm eine Bombe auf das Vorschiff zu legen. Schwarze Rauchschwaden quellen aus dem Heck des Dampfers empor. Man sieht die Besatzung bereits mit Schwimmwesten angetan erregt umherlaufen. Einige machen sich in der Back an einem Floß zu schaffen.

In weiter Kurve umgehen wir im Schutz der Wolken den Schauplatz dieses merkwürdigen Gefechtes, in dem eine einzige deutsche Kampfmaschine sieben englische Kriegsfahrzeuge zur stärksten Abwehrtätigkeit zwingt und die Besatzung von 20 Handelsschiffen in den Zustand höchster Er-

regung und Gefahr versetzt. Sie haben längst die Formation des Zuges aufgelöst und fahren in wilden Zickzacklinien durcheinander. Nur wenige Meilen vor ihnen ist die Küste mit den rettenden Häfen, in deren Angesicht sie wieder angegriffen werden.

Wieder, jetzt zum dritten Male, fliegen wir von der Küste her den Geleitzug an. Da steht 300 Meter entfernt eine englische Maschine in der Luft, an dem doppelten Leitwerk klar als ein Zerstörer zu erkennen. Beide Besatzungen müssen sich im gleichen Augenblick gesehen haben. In rasendem Flug zieht der Engländer eine Linkskurve auf uns zu. Doch dröhnend laufen unsere beiden Motoren auf vollen Touren, tragen das Flugzeug wie einen Fahrstuhl innerhalb weniger Sekunden in die Wolken hinein. Minutenlang verhüllen sie uns. Minutenlang schwebt man in der erregenden Erwartung, den Schatten englischer Maschinen auftauchen zu sehen. Wir fühlen nicht mehr die Kälte, in unseren Adern pulst heiß das Blut, und von der Stirn des Beobachters am Bombenabwurfgerät perlen dicke Schweißtropfen. Unbewußt fällt mein Blick auf die Armbanduhr. Eineinhalb Stunden schon belagern wir jetzt den Geleitzug, den Kreuzer, die Zerstörer und Torpedoboote. Wird Leutnant Sch. noch weitere Anflüge wagen?

Doch ehe man diesen Gedanken zu Ende gedacht hat, sind wir schon wieder überraschend über dem Schlußteil des Konvoy. Pendelnd geht eine Bombe in die Tiefe und trifft einen 3000-Tonner im Heck. Wenige hundert Meter nördlich davon schlingert ein brennender Dampfer in der See. Es ist das Schiff, das beim zweiten Anflug getroffen wurde. Sein gesamtes Vorschiff ist jetzt in Rauch gehüllt. Seine Ladung an Kohlen scheint von dem Feuer erfaßt zu sein. Eine Anzahl kleinerer Küstenfahrzeuge eilt ihm in schneller Fahrt zu Hilfe. Drüben, unmittelbar über der Küste, stehen jetzt drei Lockhead-Zerstörer. Sie haben uns abermals zu spät erkannt!

Nach einem weiteren Angriff, dem fünften, der wieder im Hagel des Abwehrfeuers erfolgt, dreht Leutnant Sch. zum Rückflug ab. Eine Stunde und 50 Minuten sind vergangen,

seit wir den Geleitzug ausmachten und zum ersten Anflug ansetzten.

Fast zwei Stunden wurde Flamborough in höchstem Alarmzustand gehalten. Der Nordost hat erheblich zugenommen. Noch immer sucht der Funker angespannt den Himmel ab. Noch ist die Möglichkeit nicht ausgeschaltet, einem überlegenen Gegner in die Arme zu fliegen, einer Sperre englischer Verbände zu begegnen.

Lange glimmen an diesem Abend die roten Landelichter im Heimatflughafen. Im Gruppengefechtsstand umstehen die Kommandanten der gelandeten Flugzeuge ihren Kommandeur, über Karten gebeugt und Aufzeichnungen. Man glaubt den Atem jedes einzelnen zu hören, wenn das Telephon die Besprechung unterbricht. Sie warten auf drei Besatzungen . . .

Wie ein Licht der Hoffnung glimmen draußen am Platzrand die roten Signale.

Angriff deutscher Kampfflugzeuge auf einen englischen Geleitzug

Von Hartmann

Drei Flieger berichten.

Unterwegs, in der Mitte Nordsee, bekam ich einen Funkspruch, der mich auf einen anderen Kurs schickte. Da traf ich einen Geleitzug, einen Kreuzer, fünf Zerstörer und etwa zwanzig Handelsdampfer. 6 km nördlich sichtete ich ebenfalls einen Geleitzug, von zwei Zerstörern begleitet, in der Mitte ein großer Dampfer, den wir auf 5000 Tonnen schätzten, rechts abgesetzt davon einer, den wir auf 3000 Tonnen schätzten, und zwei kleinere links daneben. Einen solchen Geleitzug anzugreifen, ist nicht einfach. Man kommt dabei in ein kräftiges Abwehrfeuer, sobald die Kriegsschiffe merken, daß sich ein Flugzeug nähert. Wir hatten nun die Nationalität des mittleren Dampfers auszumachen und stellten fest, daß es ein Engländer war. Wir schossen ihm ein paar MG.-Schüsse vor den Bug, worauf der Dampfer in Richtung Küste davonlief. Wir gingen darauf zum Angriff über. Gleich die erste 250-kg-Bombe traf das Schiff in der Mitte, Volltreffer mittschiffs. Ich flog darauf einen zweiten Anflug und konnte feststellen, daß drei weitere Bomben hart neben der linken Bordwand saßen. Welchen Schaden diese Bomben angerichtet haben, kann ich nicht sagen, da wir bereits von zwei Zerstörern starkes Flakfeuer bekamen. Da gilt es, sich aus dieser Angriffszone herauszuziehen. Wir wichen nach Osten aus. Wir sahen, daß die beiden Zerstörer des anderen Geleitzuges herüberwinkten, und kurz darauf eröffneten auch sie das Feuer, so daß wir von insgesamt sieben Zerstörern und einem Kreuzer beschossen wurden.

Wir konnten nicht nur Flak feststellen, der Gegner schoß auch mit seinen Schiffsgeschützen. Bis auf Entfernungen von 8 km wurden wir unter Feuer genommen. Wir flogen dicht über Wasser und sahen, wie in unmittelbarer Nähe die Granaten einschlugen. Wir flogen so niedrig, um den

Gegnern das Zielen und Treffen möglichst zu erschweren. Hinzu kommt, daß das Wetter so klar war, daß es zweckmäßiger schien, keine größere Höhe aufzusuchen, weil eben Wolken zur Deckung gegen Sicht einfach nicht vorhanden waren. Wir mußten also unten bleiben. Nicht einen einzigen Treffer hatten wir. Trotzdem wurden wir in der Maschine nur so herumgeschmissen. Wir hörten es links und rechts krachen. Es war aber nichts, nicht einmal ein Streifschuß.

*

Ich hatte den Auftrag, von unserem Flughafen aus die englische Südostküste anzufliegen und dort bewaffnete Aufklärung zu fliegen, vor allem gegen die englischen Seestreitkräfte. Ich flog tief über dem „Bach“ *). Im Laufe des Nachmittags bekam ich eine Abänderung meines Befehls dahingehend, daß ich in Höhe Terschelling gewisse Streitkräfte antreffen würde. Das traf aber nicht zu, und so flog ich meinem Ziele weiter zu. Als ich an die englische Südostküste kam, sah ich mehrere Vorpostenboote, große und kleine, je nachdem. Ich traf zwei auf einem Haufen, flog sie an und schoß verschiedene Warnungsschüsse vors Heck. Darauf erfolgte noch nichts. Ich flog noch einmal an, schoß noch einmal ... eine Garbe, zwei Garben, es erfolgte abermals nichts. Darauf warf ich Bomben. Sie gingen daneben. Aus Wut, das meine Bomben daneben gegangen waren und ich beim letzten Anflug Beschuß von 3,7-cm-Flak erhielt, griff ich mit Brandbomben an. Beim letzten Anflug warf ich sämtliche Brandbomben, etwa 100 Stück. Der Dampfer brannte wie ein Lichterbaum. Was dabei passierte, und ob er danach sank, kann ich nicht sagen. Jedoch kann man wohl annehmen, daß bei 100 Brandbomben das Schiff endgültig ausfiel.

Es klingt so einfach, wenn man erzählt: Wir fliegen an. Es gehört aber viel Genauigkeit zu seinem solchen Anflug. Deshalb gingen wir zur Erhöhung der Treffsicherheit beim

---

*) Bei Flieger und Seeleuten übliche scherzhafte Bezeichnung für das Meer.

vorletzten Anflug bis auf 30 Meter hinunter und schmissen den ganzen Segen ab. Nach einer Kurve stellten wir fest, daß die Brandbomben saßen.

*

Wir hatten den Auftrag, wie auch die anderen Flugzeuge: Bewaffnete Fernaufklärung an der Südostküste Englands.

Wir zogen hoch, kreisten immer wieder über dem Wasser, bis wir nach einiger Zeit die englische Küste sahen. Dort erfüllten wir unseren Auftrag.

Auf dem Rückflug überflogen wir ein Handelsschiff, das uns beschoß, aus sämtlichen Knopflöchern ... Ich befahl sofortigen Anflug. Wir überflogen das Schiff und setzten eine Probebombe. Sie lag ein Meter rechts daneben. Dabei bekamen wir ebenfalls Feuer. Beim zweiten Anflug durchschoß die Bande mir die Leitung, so daß ich die Bombe nicht mehr hinausbekam.

Unangenehme Lage.

Wenn man will und kann nicht ... Beim Abdrehen sahen wir vier feindliche Jäger aus der Sonne kommen. Da half nichts als schleunigst auf und davon.

Das ist immer dieselbe alte Tour ... Ich kenne das schon. Wenn „bloß" viere auf einen kommen, dann ist das eine große Schweinerei. Für mich war das eins ... sehen, wie die aus der Sonne kamen ... Vollgas rin und ab durch die Mitte über den „Bach".

Da haben wir so einen richtigen Walzer getanzt, da konnte man was sehen, einmal rechts, einmal links, nichts wie weg. Wir haben gegrinst wie die Pinscher.

Unser Pimpf, der Kurze (der Funker) hatte „natürlich" zweimal Ladehemmung. Wie ein Rohrspatz hat er über seine beiden Ladehemmungen gemeutert. Er hat aber auch Schwein gehabt wie wir alle auch. Vier hatten angegriffen, drei sind nur nach Hause gekommen. Wir müssen annehmen, daß der eine in den „Bach" gefallen ist.

Das ist nun mal bei den Engländern so. Die vermögen immer nur ihre Stärkemeldung nach dem abzugeben, was

nach einem Kampf zurückkommt. Wenn sie sagen, nur drei hätten angegriffen, dann müssen wir annehmen, daß einer im Bach liegt. Denn viere haben wir gesehen. Wir haben gesehen, wie einer mit einer anständigen Qualmwolke direkt über die Fläche abrutschte. Wir hatten immer nur rinngeschossen, gaben immer feste Kattun . . .

12 Minuten haben wir die Jäger im Genick gehabt, und dann sind wir nach Hause geflitzt. Wir waren heilfroh, diese Brüder los zu sein.

60 Treffer hatten wir, und trotzdem sind wir heil heimgekommen.

Dabei sind wir die, von denen die Engländer gemeldet hatten, wir seien abgetrudelt und in den „Bach" gefallen.

Wir werden ihnen hoffentlich bald wieder zeigen können, daß wir noch da sind.

*

Der Flug zurück

Von Fritz Dettmann

Der Nordost war stark genug, die tiefliegende schwache Wolkenschicht fast zu zerstäuben. Seine Kraft rauhte das Meer und machte es zu einem Mosaik von schwarzen und weißen Steinen. Unregelmäßig und ungebärdig standen die Wellen. Beide Elemente hatten die Maske in Grau angelegt. Weit oben, wohl einen halben Kilometer hoch, zogen dicht und schwebend wie Kulissen schwere schwarze Wolken. Zwischen ihnen und der See flog das deutsche Kampfflugzeug, als Oberfeldwebel Lohel gellend das Wort „Jäger" hinausschrie. Die Küste der Orkneys war nahe. Man hätte sie sehen können, wenn das Wetter sichtig gewesen wäre.

Sekunden durchmaß der Blick des Funkers seinen Schußwinkel. Er erschrak nicht. Es waren drei englische Flugzeuge. Sie stürmten durch hundert Meter noch getrennt auf ihn zu. Geisterhaft schnell, wie es nur eine Erscheinung im Himmel sein kann. Unerbittlich in ihren Formen wachsend. Lohel sah die Köpfe, die Gesichter in den Flugzeugen. Seine linke Hand hatte den Drehkranz gepackt, der Zeigefinger der Rechten lag am Abzug. Da riß er den ersten Feuerstoß.

Es war, als kreuzten sich die Garben. Spielerisch überschnitten sich die bunten Streifen der Leuchtspuren. Der Feldwebel spürte nichts, hörte nichts. Rechts, links und hinter ihm hingen jetzt die Jäger. Wie ein Polyp drohten die Feuerstöße ihrer MG. die Kampfmaschine zu umfangen. Lohel schoß. Automatisch griff seine Linke herunter zum Trommelhalter. Riß die Trommeln vom Gewehr, schob sie auf den Lauf.

Er schoß und schoß, links und hinter sich.

Er spürte nicht den eiskalten Luftstrom in der offenen Kanzel. Dann flimmerte es plötzlich vor seinen Augen. Es war einen Augenblick, als würde ihm ein schwarzes Tuch über den Kopf gestreift. Bruchteile einer Sekunde sah Lohel nichts mehr.

Das Leder des Handschuhs fuhr über Augen und Gesicht. Er schoß. Bevor zum zweiten Male das Tuch fiel, das Dunkel ihn überkam, setzten die Engländer abermals zum Angriff an. Es mochte der zweite oder dritte sein. Wer will das zählen? Mit einer wilden Bewegung diesmal schaffte er sich Licht. Sein MG. sprühte Feuer. Tastend griff die Linke herunter nach weiterer Munition. Das Geräusch klirrender Scherben ließ ihn einen Moment in die Kabine blicken. Unteroffizier Potenberg, der Bordwart, hatte das MG. aus der Bodenwanne herausgerissen und es mit einem gewaltigen Ruck rechts durch die Seitenscheibe gestoßen. Breitbeinig stand er da, mühsam die Bewegungen der Maschine ausgleichend, und schoß, schoß.

Wieder brannte es dem Funker in den Augen und verklebte sie. Er spürte etwas warm über sein Gesicht rinnen. Doch er feuerte mit, nach der anderen Seite, wo eben das Leitwerk des Jägers vorbeistob. Die Maschine schwankte währenddessen wie ein Blatt im Winde. Mehrmals schien sie über die Fläche wegzurutschen. Raste wenige Meter über den Wasserspiegel. Stieg steil empor, um im fast gleichen Moment, die Nase nach unten, zu stürzen.

Abermals waren die Jäger am Heck. Der tolle Tanz seines Flugzeugs über dem Meer wirkte auf Lohel wie eine Befreiung. Was flog der Moldenhauer wieder gut! Deutlich sah er, wie schwer es den Gegnern wurde, trotz der immer wieder geringen Entfernung mit Sicherheit zu zielen auf diese entfesselte Maschine, die wider alle Gesetze in unheimlichen Sprüngen zwischen Wolken und See. sich dahinschwang . . .

Der Funker wußte nicht, was inzwischen geschehen war. Er saß, schoß, kämpfte oben in seinem Stand. Er wußte nicht, was vorn in der Kanzel vor sich gegeangen war, denn noch spürte er ja nicht einmal, daß der dunkle Vorhang, der immer wieder über seine Augen fiel, sein Blut war. Er ahnte nicht, daß mehr als vierzig Geschosse zwischen seinen Beinen, an seinem Körper vorbei, durch Kabine und Bombengang in die Kanzel geschlagen waren Wie sollte er auch das knirschende Geräusch urplötzlich

splitternden, zerreißenden Metalls vernommen, wie gesehen haben, daß die Kugeln sich hinten im Heck durch die Mäntel bohrten und sogar in den Koffern und Taschen der Besatzung sengten und brannten?

Es mag der sechste oder siebente Angriff gewesen sein, als das deutsche Kampfflugzeug plötzlich senkrecht fast emporstieg und wie in einem dunklen Tor der Geborgenheit in einer weiten Wolkendecke verschwand. Jetzt schien es vorbei. Die Engländer waren abgeschüttelt. Feldwebel Lohel kletterte aus seinem schwebenden Sessel. Scharfer Wind aus der Kabine peitschte ihm das Gesicht. Vor ihm am Fenster, das nur noch eine splitterumsäumte Luke war, stand der Bordwart, noch immer den MG.-Schaft in beiden Händen. Der schaute auf, als stände ein Gespenst vor ihm. Das Gesicht des Kameraden war tiefrot, seine Lederkombination, seine Handschuhe leuchteten von der gleichen Farbe. Über Lohels linkem Auge, auf dem Streifen der Stirn unter der FT.-Haube, zeichnete sich eine winzige Wunde. Der eiskalte Wind hatte sie längst geschlossen.

Wieder tanzte die Maschine, als hätte der Teufel den Knüppel in den Händen. Doch kraftvoll sangen die Propeller. Die beiden sahen sich an. Über das rote und das weiße Gesicht glitt ein Lächeln.

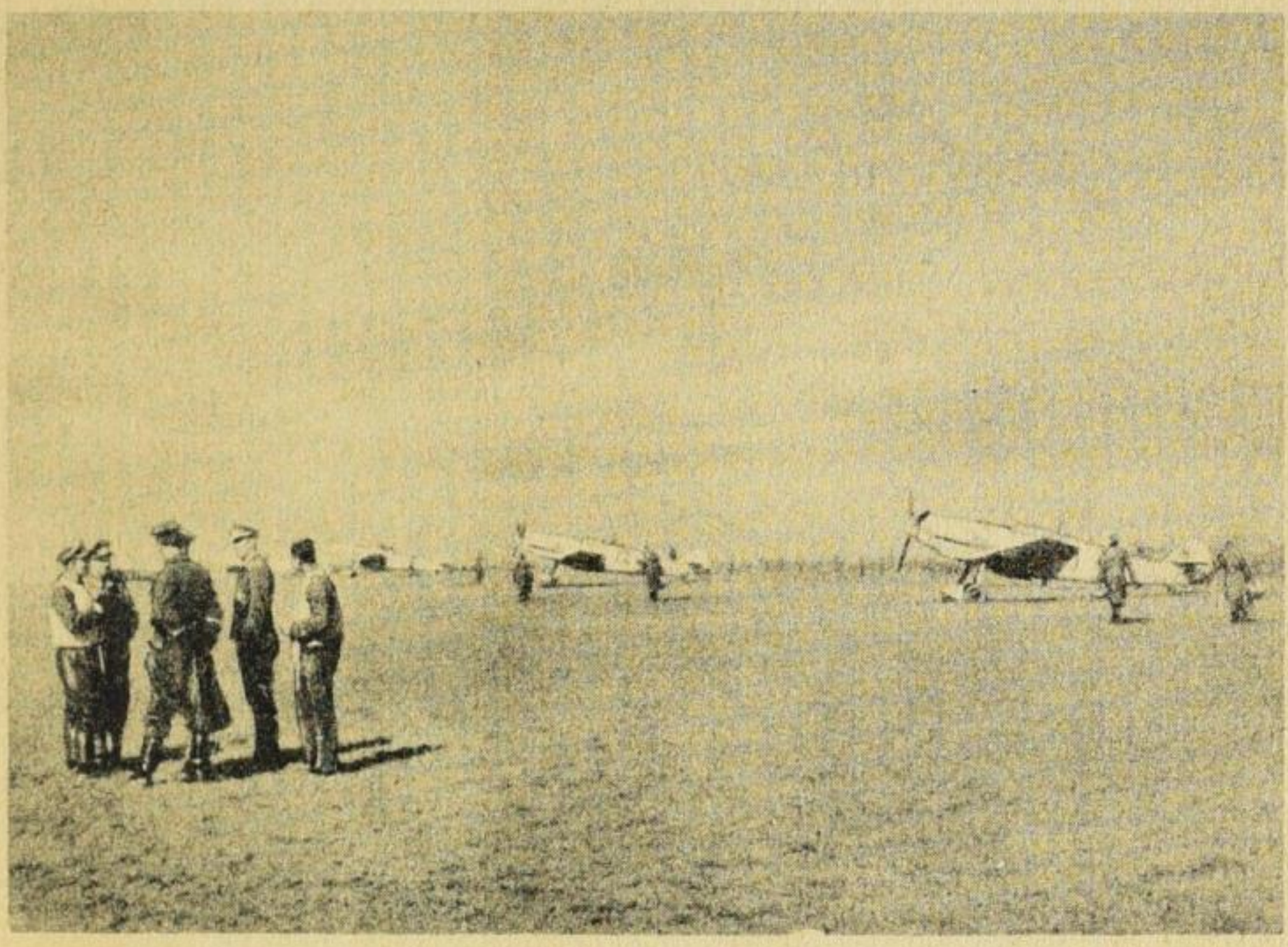
Sie wußten nicht, daß das Spiel erst begann . . .

Durch den schmalen Bombengang wand sich Lohel nach vorn. Ein Schauer rann über seinen Rücken, als er in die Kanzel blickte. Auf dem Platz Moldenhauers saß Münter. Oberleutnant Münter, der Funkoffizier, der nur zur Einweisung mitgekommen war. Eine Sekunde zögerte Lohel, gingen seine Gedanken zurück. Was war geschehen? Jetzt erst fiel ihm ein, daß er während des Kampfes von denen vorn in der Kanzel abgeschnitten war, daß er während der ganzen Zeit, von der er nicht mehr wußte, ob es Minuten oder Stunden waren, keinen Laut aus den Kopfhörern vernommen hatte.

Neben Münter lag Moldenhauer, der Pilot. Halb ausgestreckt und verkrampft der Körper, den Kopf ans Glas der Kanzel gelehnt, mit einem Gesicht, wachsbleich und

schlaff. Tropfen kalten Schweißes standen auf Stirn und Wangen. Die Lider über den geschlossenen Augen schienen leicht zu zittern, und stoßweise kam sein Atem . . .

Es war beim dritten Angriff der Jäger, als Oberfeldwebel Moldenhauer zusammenbrach. Sein Körper sank vornüber, während die starken Finger mit letzter Kraft die Steuersäule umklammerten. Was nun folgte, ist von



Startbereite Jäger an der Nordseeküste

einer Dramatik und Schwere des Geschehens, daß es nur der erfassen kann, der einmal in der Kanzel eines Kampfflugzeuges gesessen hat. Im Rauschen der Motoren gingen die Worte unter, die Münter und Baden, der Beobachter, sich zuriefen. Was sind auch Worte in solchen Augenblicken, da es darauf ankommt, blitzschnell und richtig zu handeln. Nur gebückt vermag man in der Enge der Kanzel zu stehen. Man kriecht und windet sich in sie hinein. Abwechselnd mit einer Hand das Steuer haltend, zerrten Münter und Baden den Leblosen vom Sitz. Er stöhnte und schlug einmal die Augen auf. Dann wollte er versuchen, den beiden zu helfen. Doch vergeblich. Seine Kraft reichte

nicht aus, die Füße aus den Pedalen der Seitensteuerung zu heben.

Führerlos zieht die Maschine weiter. Dicht über dem Meer, weit unter den Wolken. Schwankend, fallend, steigend, ein Spielball für jede Bö. Zentimeter um Zentimeter heben Münter und Baden den Bewußtlosen auf den rechten Sitz. Die Engländer stürmen vorbei. Endlich hat der Oberleutnant sich auf den Pilotensitz gezwängt. Er horcht auf das Geräusch der Motoren. Das klingt gut. Doch die Maschine hängt über der linken Fläche, als drücke eine unsichtbare Hand sie herunter.

Zum erstenmal in seinem Leben sitzt Münter am Steuer einer fliegenden Maschine, für die ihm das Schicksal plötzlich die volle Verantwortung gab. Gewiß, er kannte die Grundbegriffe des Fliegens, er weiß, wo der Gashebel liegt und der Wendezeiger hängt. Aber das und ein wenig mehr — es ist alles. Instinktiv tut er zuerst das einzig Richtige. Er zieht die immer noch hängende Maschine hoch, den Wolken entgegen. Bis auf 10 m waren sie über dem Meer. Hin und her gezerrt. Doch dann stieg sie, so plötzlich, daß der letzte Angriff der englischen Jäger sein Ziel verfehlte. In den Wolken verschwand vor ihren Augen das Kampfflugzeug, daß sie schon geschlagen glaubten. Lohel wand sich durch den Bombengang zurück. Der Standort mußte festgestellt werden. Er wollte funken, peilen. Seine Hände fuhren über die Knöpfe der Schalter. Er stellte auf Empfang. Tastend glitten seine Finger auf der Apparatur umher. Doch die Zeichen aus dem Äther blieben aus. Lohel stellte den Sender ein. Er war ebenso tot. Minutenlang arbeitet er in größter Ruhe. Einmal warf ihn der Druck einer Kurve gegen die Wand, gleich danach sackte er in die Knie, als ein gewaltiger Stoß die Maschine erschütterte. Es war nur der Wind. Lohel ließ sich nicht stören. Dann mußte er feststellen, daß auch jede Möglichkeit zu peilen unterbunden war. Er entdeckte den Einschuß, der das Zentralsystem seiner Apparatur zerstört hatte.

Das Flugzeug war jetzt eine winzige, schwebende Zelle im Luftraum, hinter der man alle Brücken vernichtet hatte.

Wenn Durchschnittsmenschen in dieser Zelle gesessen hätten, dann wäre die bedingungslose Übergabe nur noch eine Frage von Minuten gewesen. Den Durchschnittsmenschen hätte vielleicht schon jener Augenblick aus der Fassung gebracht, als Baden Münter ins Ohr schrie, daß sie direkt auf England zuflögen. Seine Augen glitten abwechselnd über Kompaß und Karte.

„Fast 180 Grad!“ rief Baden.

Münter nickte nur. Dann flog er vorsichtig eine weite Schleife, denn noch immer hing die Maschine. Zu seinen Füßen hantierte schweißgebadet Unteroffizier Potenberg, der Bordmechaniker. Fast im gleichen Moment, da er sich aufrichtete, lag die Maschine plötzlich in Normallage. Die Seitentrimmung war um 3 Grad verstellt. Es mag geschehen sein, als sie Moldenhauer aus dem Sitz zerrten.

Der Himmel war noch so grau wie vor Stunden. Die Wolkendecke lag jetzt tiefer. Zwischen fünfzig und hundert Metern. Fern am Horizont, dem sie entgegenflogen, schienen dunkle Schwaden heranzuziehen. Der Funker, der es aufgegeben hatte, Lebenszeichen aus dem Äther zu holen oder zu senden, stand jetzt im Bombengang. Er reichte den Kasten mit dem Roten Kreuz in die Kanzel. Dann verbanden sie Moldenhauer. Baden zog den leblosen Körper vor, während Lohel mit einem Taschenmesser daranging, die Pelzkombination des Verwundeten aufzuschneiden. Es hielt schwer. Der Schweiß lief beiden in Strömen ins Gesicht. Es wäre ebenso aussichtslos erschienen, mit einer Nagelschere Wellblech zu schneiden. Doch bei diesen vier sollte das Aussichtslose sich erzwingen lassen. Sie vergaßen die Umwelt und machten Unmögliches möglich. Münter am Steuer, Lohel und Baden und Unteroffizier Potenberg, der wieder nach hinten gegangen war. Keiner von ihnen machte sich Gedanken darüber, daß noch mehr als 400 km zu fliegen waren und daß Münter dann landen mußte, landen, das noch hundertfach schwerer als fliegen ist, ohne es jemals in seinem Leben getan zu haben.

Dann streiften sie Modenhauer die Kombination vom Oberkörper. Als Baden aus dem Kasten das Verbandzeug nahm, fand er die große Schere, die ihnen fünzehn anstrengende Minuten erspart hätte. Kopfschüttelnd tippte Lohel sich auf die Stirn. Der Verwundete war noch immer bewußtlos, und einmal beugte Baden sich über ihn, als wollte er zweifeln, daß sein Atem noch ginge. Er hatte drei Wunden. Drei Schüsse in Höhe der Lungen. Sorgsam, indem sie die Rolle rundherum reichten, zogen sie den Verband um den Körper. Dann betteten sie ihn so gut und bequem es ging.

Oberleutnant Münter inzwischen flog, als hätte er nie etwas anderes getan. In seinem angespannten, bleichen Gesicht stehen zwei tiefe Falten. Unter den Augen liegen die Schatten einer ungewöhnlichen Anspannung. Er hat sein ganzes Gefühl nur auf die Steuerung konzentriert, immer gewärtig, Stöße abzufangen und auszugleichen. Oft blickt er auf seine Hände, als könne er so rechtzeitig genug erkennen, wenn er zu stark ziehen oder drücken würde. Weniger liegt sein Blick auf dem Instrumentenbrett, auf diesen glitzernden Gläsern, den Zeigern und Pendeln. Das alles erscheint hier plötzlich wesenlos, weil es verwirrend wirkt. Ab und zu schaut er hinaus zu den beiden Motoren, rechts und links, auch in dem Augenblick, da ihr Ton plötzlich ein anderer wird. Alle merken es sofort. Dem Bordwart stockt der Atem. Er weiß, daß die Tourenzahl zurückgeht, ständig zurückgeht. Schon steht Potenberg in der Kanzel. Er hatte recht.

2100, 2000, 1900! Der Zeiger sank unaufhaltsam.

Dann vergingen einige Minuten, bis er die Bewegung fortsetzte. 1900, 1800, 1700, 1600!

„1600 Touren nur noch!“ schrie einer.

Das Spiel schien aus. Es war zum ersten Male in diesen Stunden nach dem Kampf, als sollte selbst der härteste Wille nunmehr gebrochen werden. Der Bordwart hatte sich zwischen Münter und Moldenhauer durchgezwängt und tastete an den Hebeln.

1600 Touren.

Das beklemmende Gefühl, daß die nächste Sekunde Lärm und damit Leben verstummen lassen müsse, lag über ihnen. Sie mußten damit rechnen. Auf der Nordsee stand eine schwere Dünung, und so weit man in das Grau hineinblickte, so leer, weit und verlassen war es ringsum. Münter würde landen. Er überlegte ruhig, wie das möglich wäre, ohne den Meeresspiegel so zu unterschneiden, daß das Wasser sich über ihnen wie ein gläserner Sarg schlösse. Lohel zeigte zum Heck. Er dachte daran, das Schlauchboot vorzubereiten. Bestenfalls würde die Maschine noch einige Minuten schwimmen. Und dann mußte es schnell gehen, denn Moldenhauer war noch immer bewußtlos. Als Lohel schon im Bombengang war, zogen beide Motoren plötzlich wieder auf volle Touren. Es klang wie ein Choral. Potenberg hatte entdeckt, daß die Luftschraubenverstellung vergessen worden war. Ein Hebeldruck brachte die Rettung.

So war bis zu dieser Stunde keiner mehr im Flugzeug, der dem anderen etwas schuldig geblieben wäre. Die kleinen und großen Taten in dieser winzigen Zelle der fünf fügten sich so organisch aneinander wie die Glieder einer Kette. Nachdem sie eben noch dem Zufall sich beugen sollten, folgte nun, wohl sechzig Minuten vor Deutschlands Küste, die letzte Forderung des Elementes. Der Himmel verfinsterte sich. Die Wolken reichten fast bis zur See hinab. Sie hingen lang wie Tücher an einem Zipfel, ab und zu durchbrochen vom Wind. Sie hüllten die Maschine in einen Gott sei Dank noch durchsichtigen Schleier. Baden hatte einige Sekunden starr auf die rechte Fläche zurückgeblickt. Nun sah er, wie das Metall sich mit einer rauhen, weißen Schicht überzog. Wie ein Aussatz kroch es über die Flächen, glitzernd und immer stärker werdend. Die Maschine vereiste.

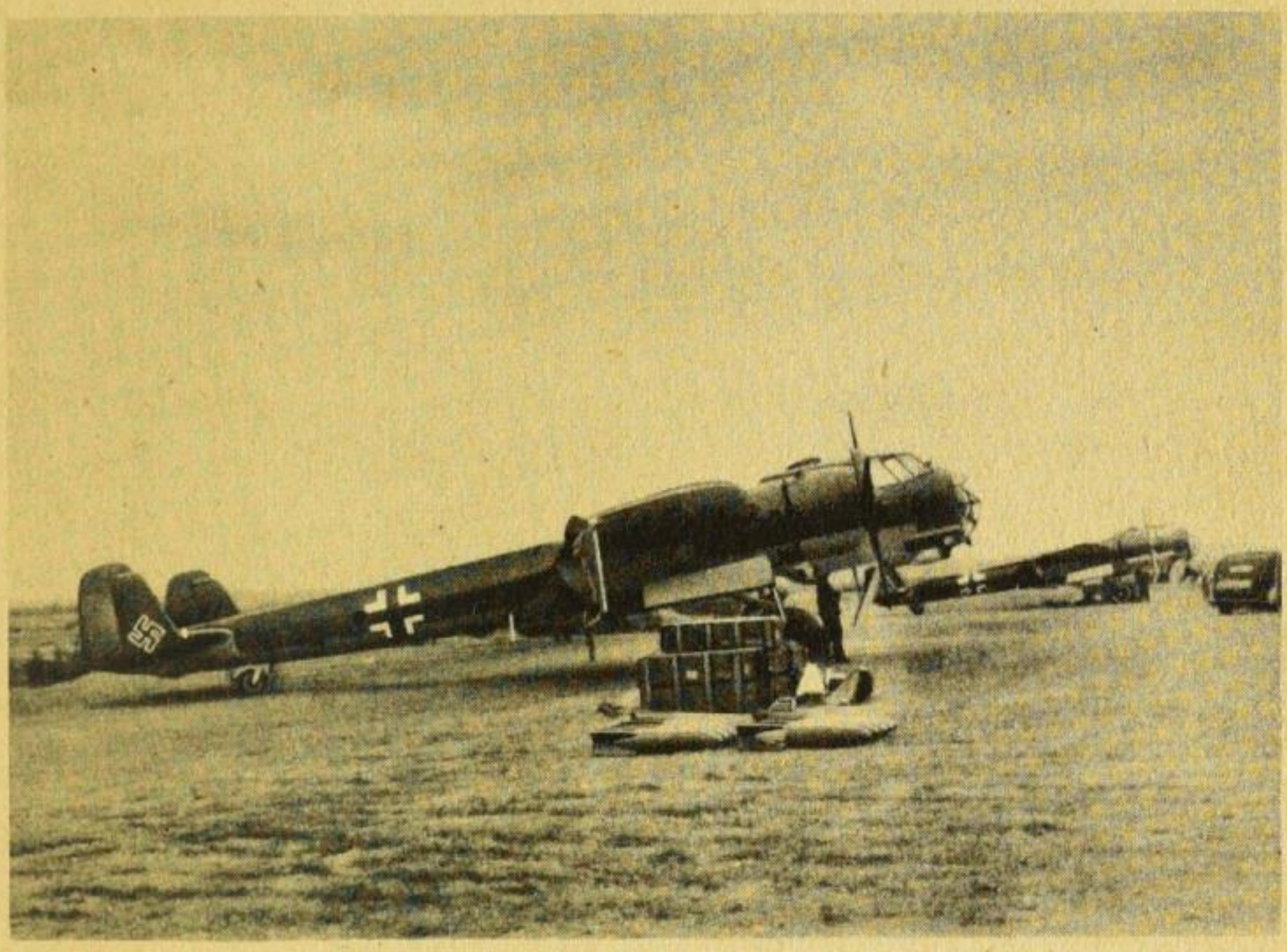
Baden schrie das nicht hinaus. Nein, er rückte Münter am Arm und machte eine Bewegung, die oben oder unten heißen sollte. Münter hatte sofort verstanden. Er glaubte schon zu fühlen, daß die Maschine schwerer und unwilliger seinen Steuerausschlägen sich fügte. Er zog sie steil nach oben, ohne einen Ausweg aus der Gefahrenzone zu sehen.

Dann drückte er die Maschine fast im Gleitflug herunter. Einmal blinkte Wasser grauschwärz. Der Höhenmesser zeigte 50 Meter. Die Wolken rissen auf, und ohne jeden Übergang war die Maschine von einem weißen Gewebe umhüllt. Ein Schneesturm schüttelte das Flugzeug. Münter sah nicht fünfzig Meter weit. Die eigenen Flächen verschwanden in dieser weißen Hölle.

Der Höhenmesser zeigte zwanzig Meter. Münters Augen versuchten vergeblich das Meer. Zwanzig Meter. Was ist das in dieser Gefahr? Der Bruchteil einer Sekunde. Wieder zog der Oberleutnant die Maschine hoch. Das hieß erneut Vereisungsgefahr. Doch was sollte er tun. Die Ereignisse fielen wie ein Wirbel über ihn und die Besatzung her. Sie ließen sich jeden Flugkilometer erkämpfen. Die Ereignisse seit nunmehr drei Stunden, die keinen der fünf zu zwingen vermochten, an den leichten Ausweg zu denken. Männer vom Durchschnitt hätten sich vorhin schon der nahen Küste Norwegens erinnert, an Fallschirm oder Notlandung gedacht. Die fünf, jawohl die fünf, dachten nur daran, zurückzukommen mit allem, was zu ihnen gehörte.

Fast eine Stunde währte der Flug im Schneesturm, den sie überwanden. Baden hatte über den Daumen gepeilt, den Kurs um einige Grad versetzen lassen. Vor ihnen mußte nun die Deutsche Bucht liegen. Hinter Münter stand Lohel. Er half und riet, wo es möglich war. Sie wollten, daß der dunkle Streifen, der sich vor ihnen aus dem Meere abhob, Deutschland sei. Sie wären umgekehrt, hätte Holland oder Dänemark unter ihnen gelegen. Münter spürte die lähmende Schwäche, die durch seine Arme und Beine zog. Sein Gesicht war blaß und starr. Dennoch hätten er und die anderen auch diese Enttäuschung, diese Probe hingenommen. Die Kraft in ihnen schien unerschöpflich. Der Energierest des einzelnen lud die Stärke ihrer Gemeinschaft. Sie ahnten noch nicht, daß sich ihr Wollen auch auf den, der leblos zwischen ihnen lag, übertragen hatte. Der dunkle Streifen war eine der deutschen Inseln.

Als Lohel hinter Münters Kopf auf das Meer blickte, das frei von Wolken, Schnee und Dunst fern im klaren Horizont sich verlor, blieb sein Auge auf einem Medaillon haften. Es hing in der Seitenscheibe und pendelte an feiner Kette in allen Bewegungen des Flugzeuges. Moldenhauer war noch nie ohne das Medaillon geflogen. Seine Mutter hatte es ihm vor Jahren mitgegeben.



Trotz stark beschädigter Querruder glückte eine glatte Landung

Sie flogen jetzt über der Insel, und dennoch trennte sie die letzte und schwerste Probe von ihrer endgültigen Wiederkehr. Das wußte Münter so gut wie die anderen, daß es unmöglich sein würde, die Maschine glatt zu landen. Eine Radlandung mit ihrer hohen Geschwindigkeit forderte die genaue Bedienung der Klappen und die letzten Feinheiten fliegerischen Vermögens. Baden öffnete die Kanzel und schoß ein Leuchtsignal ab. Majestätisch wie eine Rakete stieg es in den Himmel. Münter hatte sich eben entschlossen, ohne Fahrgestell zu landen, als eine Hand sein Knie berührte. Er sah nach rechts. Moldenhauer war aus der Bewußtlosigkeit erwacht. Seine Lippen bewegten sich. Doch

er war zu kraftlos, um zu sprechen. Da hob er beide Hände und machte die Bewegung des Steuerns. Münter, Baden und Lohel verstanden ihn sofort. Moldenhauer wollte die Maschine landen.

Ratlos blickte Münter von einem zum anderen.

Die Maschine stieg. Winzig wie eine Postkarte lag unter ihr der Landeplatz. Wohl eine Minute verging, ehe einer der drei eine Antwort fand. Moldenhauer wurde ungeduldig. Sie mußten bezweifeln, daß ein Mensch, der schwer verwundet und notdürftig verbunden, Stunden bewußtlos zwischen ihnen gelegen hatte, zu solcher Willenskraft sich aufraffen könne. Als er nicht nachgab, hoben sie ihn auf den Sitz. Sein Gesicht war weiß wie Kalk und blutleer die Lippen. Jede Bewegung bereitete stechenden Schmerz. Doch kein Laut kam über seine Lippen. Dann lagen seine Hände breit, schwer und blaß auf der Steuersäule. Münter und Lohel hielten Moldenhauer im Sitz fest, bereit, das Steuer zu greifen.

Moldenhauer schwebte in weiter Schleife den Platz an. Die drei sahen nicht die Erde näher kommen. Sie blickten nur in sein Gesicht. Als die Räder sanft das Feld berührten, glitten zwei Hände kraftlos vom Knüppel. Vier andere packten zu. Die Maschine rollte zur Halle.

*

Dieser Tatsachenbericht wurde geschrieben nach den Schilderungen der fünf Besatzungsmitglieder des deutschen Kampfflugzeuges, das, wie gemeldet, Mitte Februar nur durch den letzten heldenmütigen Einsatz der Mannschaft einem Überfall englischer Jäger entging. Der Verfasser ist als Kriegsberichterstatter der Luftwaffe seit dem Polenfeldzug aktiv eingesetzt.

Erster Nachtflug gegen den Feind

Von Unteroffizier Sommer

Ein frühlingshafter sonniger Tag ging zur Neige. Die letzten Flugzeuge waren von Übungs- und Überlandflügen zurückgekehrt und in die Hallen eingebracht, die Hallentore zugeschoben worden. Friedliche Stille lag über dem Flugplatz einer Kampfgruppe, und der Tag schien wie alle anderen enden zu wollen.

Da wurden die Warte mehrere Flugzeuge zur Halle beordert mit dem Auftrag, ihre Maschinen voll zu tanken. Das Bombenpersonal, der Funkwart und der Fallschirmwart begaben sich ebenfalls beschleunigt dorthin, für uns alles Anzeichen, daß etwas in der Luft lag. Und als dann für verschiedene Besatzungen Bettruhe angeordnet wurde, waren wir im Bilde. Heute nacht sollte es losgehen.

Die Besatzungen besprachen sich kurz und legten sich aufs Ohr, denn um 23 Uhr war die Startverpflegung einzunehmen und daran anschließend sollte die Flugbesprechung stattfinden. Während wir also schon in leichten Träumen über der Nordsee flogen, herrschte auf dem Platz ein emsiges Getriebe. Die Flugzeuge wurden aus den Hallen geschoben, voll getankt. Dann fielen die Bombenmänner darüber her und schoben ihnen dicke Brocken in den Bauch. Alle Geräte und Instrumente wurden nochmals überprüft, denn sie sind die sichtbaren Enden der Nervenstränge, die den Rumpf des Flugzeugs durchziehen. Ihr einwandfreies Arbeiten ist entscheidend für die ordnungsgemäße Durchführung des Fluges und für das Schicksal von Maschine und Besatzung. Zuletzt wird noch das Schlauchboot für den Notfall im Rumpf des Flugzeugs aufgehängt.

Die Dämmerung war eben der Nacht gewichen, als die Flugzeuge klar zum Feindflug gemeldet wurden. Der Lärm auf dem Hallenvorfeld verstummte wieder, und bald war nur mehr der einsame Schritt des Postens vor dem dunklen Schatten der Maschinen vernehmbar.

Um 22 Uhr 45 wurden wir vom U.v.D. (Unteroffizier vom Dienst) geweckt, und nun ging's mit Hurra in die warmen Sachen, denn ein Blick aus dem Fenster brachte uns zur Überzeugung, daß es eine klare und kalte Nacht werden wird. Nachdem dann auch inwendig für den Leib gesorgt war, eine feierliche Handlung, bei der alle Besatzungsmitglieder ohne Rangunterschied einträchtig um einen langen Tisch saßen, fand die Flugbesprechung statt. Der Auftrag wird bekanntgegeben, dann folgt genaue Belehrung über die Art der Kampfführung. Bordfunker und Beobachter erhalten ihre Funk- und Navigationsunterlagen. Jede Maschine bekommt ihren Operationsraum zugewiesen, dann folgt die Wetterbesprechung, und zuletzt wird noch die Uhrzeit verglichen. Die Startzeit ist festgelegt, und wir können wegtreten. Die Besatzungen treten nun zur Ausarbeitung ihres Flugweges zusammen, denn es ist notwendig, daß sich alle Besatzungsmitglieder über jede Einzelheit des Fluges im klaren sind. In der Luft ist keine Zeit für lange und breite Auseinandersetzungen.

Nun begeben wir uns zu unserer Maschine, verstauen die Fallschirme und, was sehr wichtig ist, auch Thermosflaschen und Verpflegung und zuletzt die unbedingt notwendigen Unterlagen für die Durchführung des Fluges und — — sind fertig zum Start.

Die Motoren brüllen auf, jeder schnallt sich an seinem Sitz fest, die Bremsklötze werden weggezogen, und wir rollen in die Nacht hinein. Unser Scheinwerfer schießt ein schmales Lichtbündel über den Platz auf die grünen Lampen zu, bei denen der Start aufgebaut ist. Dann winkt eine Taschenlampe aus dem Dunkel: Start frei! Die Startbahnlampen fliegen an uns vorüber, wir haben uns vom Boden gelöst. Landeklappen und Fahrwerk rein, Scheinwerfer aus. Kein Mond steht am Himmel, es ist eine dunkle Nacht, aus der von oben nur die schwachen Umrisse von Wasserläufen zu sehen sind. Der Flugzeugführer legt das Flugzeug auf Kurs, und ich beginne ein Funkfeuer anzupeilen, um den Kurs zu überprüfen. Die Peilungen gebe ich dabei laufend durch das Mikrophon an

meinen Flugzeugführer, der, wenn es nötig ist, seinen Kurs danach verbessert. Die Verständigung durch das Mikrophon ist gut, und die ganze Besatzung kann so miteinander sprechen, ohne ihren Platz verlassen zu müssen und ohne „mit den Händen zu reden". Der Funker sitzt aufnahmebereit in seinem Hochstand und überwacht den Funkverkehr, ob nicht sein Flugzeug gerufen wird oder Meldungen durchkommen. Der Bordmechaniker, dessen Platz bei Feindnähe die Wanne ist, kommt nach vorne, um nochmals einen Blick auf alle Instrumente zu werfen. Als die Peilungen zu springen beginnen, drehen wir auf neuen Kurs, vergleichen die geflogene mit der errechneten Zeit. Da überfliegen wir auch schon die heimische Küste. Wir kommen aus vollster Dunkelheit und fliegen in dieselbe Dunkelheit hinein, nur daß unter uns nun die Nordsee liegt. Weitere Peilungen ergeben, daß wir richtig auf Kurs liegen.

Es dauert nicht lange, da schiebt sich der Mond über den Horizont, aber leider nur als schmale Sichel, so daß wir keine große Hoffnung auf seinen Beleuchtungseffekt haben. Wir fliegen in vollkommener Schwärze, ohne auch die leiseste Andeutung eines Horizontes, bis auf das helle Fleckchen, das sich als Mond präsentiert. Die Motoren dröhnen ihr eisernes Lied. Rechts und links neben der Glaskanzel glühen die Auspuffrohre in dunklem Rot und speien kurze dicke Garben glühender Gase aus.

Wir sind schon weit auf der See und doch noch mit der Heimat verbunden. Da verschwindet der Mond hinter einer Dunstschicht. Wir tauchen in Wolken ein, die sehr tief liegen. Ein Blick auf die Uhr und eine kurze Notiz, denn das interessiert unsere Wetterwarte zu Hause. Die Wolkenobergrenze liegt, als wir nach oben durchstoßen, bei 500 m. Wir haben eine geschlossene Wolkendecke vor uns. Noch eine halbe Stunde haben wir zu fliegen, dann muß die englische Küste erreicht sein.

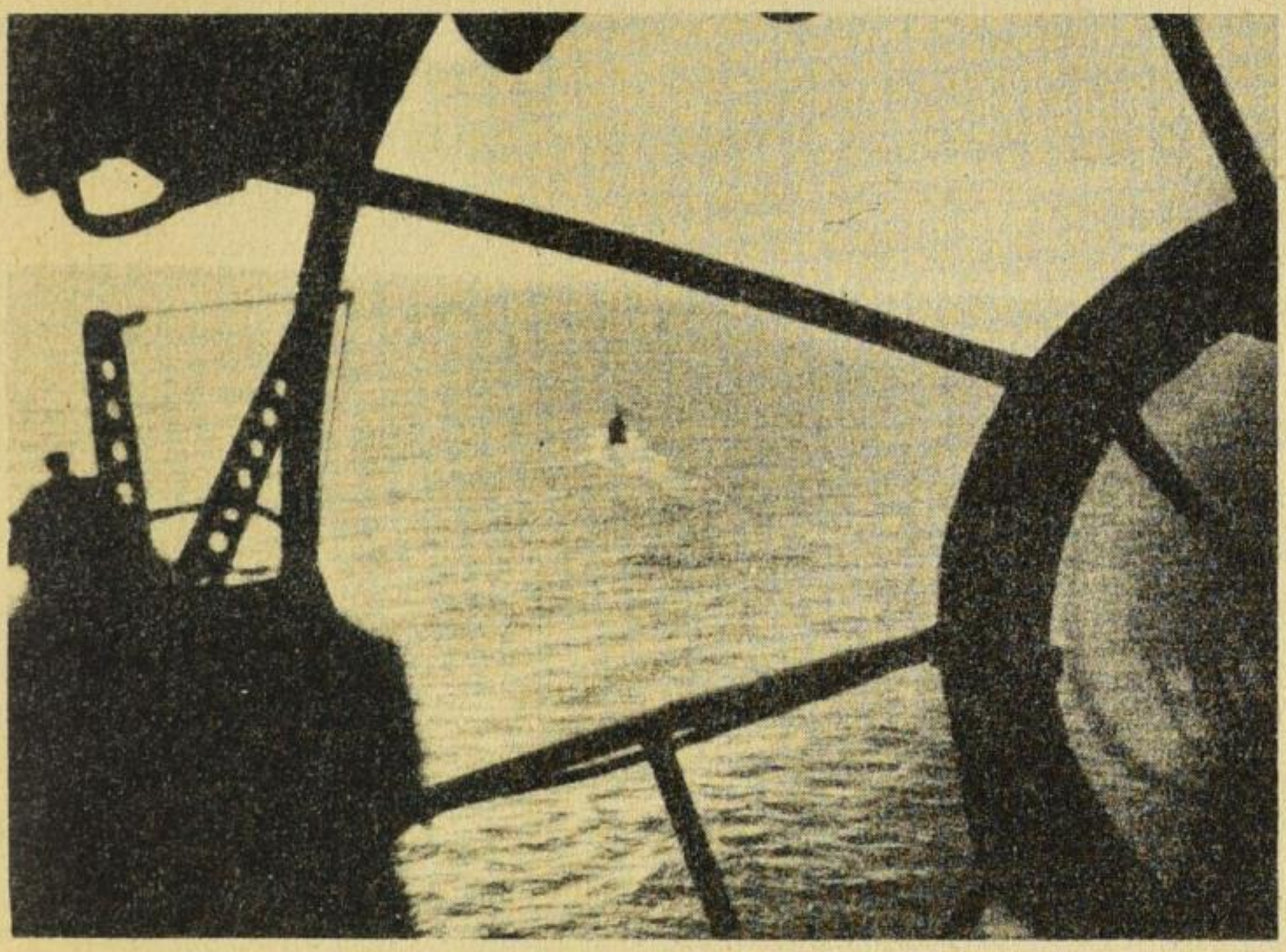
Nach 10 Minuten tauchen wir also wieder in die Wolken ein, um durchzustoßen, denn wir wollen uns kein Schiff vor der Küste entgehen lassen. Da, kaum sind wir aus

dem Dreck, als auch schon an Backbord sieben weit verstreute Lichter erscheinen. Diese nehmen wir sofort an. Alle Mann sind auf Gefechtsstation, um auftretendes Abwehrfeuer augenblicklich zu bekämpfen. Ich drehe die Bombenklappen auf, mache alles fertig zum Bombenwurf und lege mich an das Kanzel-MG. Nach dem ersten Anflug erkennen wir, daß es sich um Schiffe handelt, die im Geleit fahren. Also abgedreht und zum ersten Angriff angesetzt. Ich nehme die dunkle Masse unter dem Licht, das scheinbar auf dem Wasser schwimmt, aufs Korn. Es ist so duster, daß man im Anflug keine genauen Umrisse des Schiffes ausmachen kann. Da, die Bombe fällt, ist aber auf ihrem weiteren Weg nicht zu verfolgen. Auch der Bordwart in der Wanne kann ihre Wirkung nicht feststellen. Also kehrt und nochmals zum Angriff angesetzt. Aber nun scheinen die Herrschaften da unten irgendwie wach geworden zu sein, denn eines der verstreuten Lichter nach dem anderen verschwindet. Hat sie das Motorengeräusch oder die Detonation der Bombe geweckt? Ein weiterer Angriff verspricht bei dieser Stockfinsternis wenig Erfolg, und so verlegen wir unser Jagdgebiet nach Süden zu.

Wir scheinen Glück zu haben, denn nach wenigen Minuten sind wieder vier, scheinbar in einer Linie liegende Lichter zu sehen. Wir greifen uns das zweite von links heraus und setzen nach einer ersten Vergewisserung, daß es sich um feindliche Schiffe handelt, zum Angriff an. Der Mond, der einen Augenblick ganz schwach durchkommt, zeigt uns zuerst, daß das Schiff mit hoher Fahrt nach Südsüdwest abläuft und rund 2500 Tonnen groß ist. Aber leidet verschwindet der Mond gleich wieder, und das Ziel wird von der Dunkelheit verschluckt. Da keine Aussicht besteht, daß der Mond die Szene nochmal beleuchten wird, führen wir den Angriff trotz der erschwerten Bedingungen durch. Wieder können wir keine Wirkung feststellen und sind betrübt wegen unseres Mißgeschickes. Doch wenn auch kein Erfolg zu verzeichnen ist, so haben wir dabei wiederum so viel gelernt, daß wir uns sagen, das nächste Mal klappt es bestimmt. Die alte Weisheit,

daß noch kein Meister vom Himmel gefallen ist, stimmt eben.

Unsere dicken Brocken sind wir ja nun leider los. Zur Humbermündung kann es nicht mehr weit sein, und somit haben wir auch unseren Aufklärungsauftrag erfüllt. Wir drehen also auf Heimatkurs, verschwinden in den Wolken und entziehen uns so jeder möglichen feindlichen Aktion.



Nach längerem Flug kommt das erste feindliche Schiff am Firth of Forth in Sicht

Nach einiger Zeit gehen wir über die Wolken, und da blaßt auch schon am östlichen Horizont der junge Tag. Jetzt empfindet auch der Magen, nachdem die Spannung etwas abgefallen ist, ein menschliches Rühren, und jeder beginnt an seinem Reisevorrat zu knabbern. Von Zeit zu Zeit kontrolliere ich den Kurs.

Nun wird auch die Wolkendecke wieder lockerer und die dunkle See ist durch die Wolkenlöcher zu ahnen. Dann liegt sie in ihrer ganzen Weite vor uns, der Himmel verfärbt sich am Horizont rot. Die Motoren dröhnen unentwegt ihren herrlichen Gesang, und alles ist in bester Ordnung.

Es ist ein unvergleichlich schönes Gefühl, aus der Nacht dem dämmernden Morgen entgegen zu fliegen.

Da taucht auch schon messerscharf aus dem Dunst die Felsmasse von Helgoland auf. Wir haben eine Sicht von etwa 100 km. Nun bleibe ich fortwährend am Peiler, und bald können wir auf Kurs nach unserem Heimathafen drehen. Die Deutsche Bucht liegt in ihrer ganzen Weite vor uns. Dann gleitet die Küste unter uns hindurch. Wir haben wieder Land unter uns. Kurze Zeit danach schweben wir unser heimatliches Rollfeld zur Landung an. Als die Motoren vor unserer Halle verstummen, ist es längst heller Morgen geworden.

Das Wartungspersonal übernimmt das Flugzeug, während wir Bericht erstatten. Wir haben die feste Überzeugung, daß der Tommy das nächste Mal nicht mehr so billig wegkommt. Dafür bürgt schon ein unbedingter Wille zum Sieg. Und wir sind auch um viele Erfahrungen reicher geworden. Das gegenseitige Vertrauen unter der Besatzung und die unbedingte Zuverlässigkeit unseres Flugzeugs bestärken uns in unserer Überzeugung. Wir haben unseren ersten Englandflug hinter uns, das Eis ist gebrochen.

„... es kam wie ein Unwetter über die Orkneys“

Von Rudolf Hartmann

Diesmal hat nicht die Schiffsglocke angeschlagen, um Matrosen auf ihre Stationen zur Fahrt nach England zu rufen. Kein U-Boot war es, das sich den gefahrvollen Weg durch Minensperren zur Hochseefahrt erschleichen mußte. Dieses Mal war das Wort Scapa Flow geheimnisvoll auf einem Geschwadergefechtsgang der deutschen Luftwaffe als Befehl ausgegeben. Das Verderben über die Orkneys kam aus der Luft wie ein Ungewitter, zog in kurzer Zeit vernichtend über die Schlachtschiffe und Kreuzer, die Flakstellungen und Befestigungen im nördlichsten England.

Deutsche Kampfflieger haben die stolze „Home Fleet“ mit der Überlegenheit des gerechten Richters gedemütigt. Der Zeiger der Uhr im Geschwadergefechtsstand geht längst über die Mitternacht.

Nach und nach liegen die Erfolgsmeldungen des Unternehmens Scapa Flow vollständig vor uns auf dem Gefechtstisch. Herrgott, wie ein warmer Regen strömt es in das verrauchte Zimmer. Allmählich löst sich die gewaltige Spannung und macht der stillen Freude über diesen unerhörten Sieg der deutschen Luftwaffe Platz. Wir schauen uns gegenseitig vergnügt lächelnd an. Worte werden nicht viel gemacht, die Gedanken arbeiten dafür um so reger. Jetzt ist X-Uhr-Zeit, also müssen sie genau in der Dämmerung über Scapa Flow gewesen sein. Zufrieden nimmt der Geschwaderkommodore die Standortmeldungen seiner Flugzeuge, die noch über der See kreuzen, zur Kenntnis. Die Berechnungen stimmen aufs Haar genau, und auf diesem Erfolg wird man weiter aufbauen.

Draußen poltern die ersten landenden Flugzeuge über den Platz, eines nach dem anderen. Jeden Augenblick werden wir also die ersehnten Augenzeugenberichte haben.

Schade, daß wir dieses Mal nicht mehr mitkonnten. Es ging ja auch alles so schnell. Eine bestimmte Meldung und ab. Stunde um Stunde haben wir gewartet. Jetzt endlich sind alle, alle da. Kein Flugzeugführer hat auch nur einen einzigen Treffer gemeldet. Nach der Landung werden sie noch einmal um das Flugzeug gehen, von allen Seiten wird man den „Vogel" genau betrachten, kein Einschuß, keine Splitterwirkung ist festgestellt. Ja, es kam, wie gesagt, wie ein Unwetter über die Orkneys in Scapa Flow.

Hallo, da sind sie! Kurz und mit selbstverständlichem Tonfall, ohne etwa die Stimme besonders zu heben, erstattet die erste Besatzung ihrem Kommodore die Meldung. Händedrücke und Gefechtsbericht:

— Treffer auf Schlachtschiff einwandfrei erkannt. Riesige Rauchwolken.

Aus und ab. Essen tut den Männern jetzt gut und dann schlafen.

So meldet ein Staffelkapitän nach dem anderen. Langsam verlöschen die Lichter, die Flugmelde- und Horchposten sind für wenige Stunden allein, das wachsame Ohr eines Flughafens irgendwo an der Nordseeküste.

Ein grauer Sonntagmorgen, und doch scheint für uns alle auf dem Horst die Sonne alles prächtig zu vergolden. Nach dieser Nacht nimmt einen der Sieg von Scapa Flow völlig gefangen. Wie ein Mantel legt sich das Gefühl wohltuend um uns: wir waren über den Orkneys und haben ganze Arbeit geleistet.

Dann berichten sie zögernd, eigentlich nur auf Bitten unsererseits, wie es beim Angriff um die „Home Fleet" bestellt war. Sie wollen eben nicht viel Worte um ihre Taten machen: Gelacht haben wir, als wir zum Heimflug antraten und noch kilometerweit hinter uns das Feuerwerk der Flakgeschütze sinnlos aufblitzen sahen. Dann aber erzählen sie mit stolzer Freude von den Flugeigenschaften und der überlegenen Technik ihrer Kampfmaschine. So reicht sich an diesem Sonntagmorgen die Front mit der Heimat im Geiste die Hand.

Wir wissen ja hier, wie ihr auch daheim um uns bangt. Vergessen werden auf dem Horst die zahlreich durchwachten Nächte nicht, die die Konstrukteure über dem Reißbrett durchlebten, und ein hohes Lied der Anerkennung wird vom namenlosen Flugzeugführer dem unbekannten Arbeiter zuteil, der unbekannten Frauenhand gilt es, die in Tag- und Nachtschichten, nicht achtend ihrer Gesundheit und Familie, zu dieser starken Luftwaffe halfen. Der jüngste Lehrling daheim in den Kontoren und Fabriken, der Flugzeugwerke, der Hochofenanlagen und der Betriebe darf dieses Bewußtsein der Dankbarkeit und Anerkennung der Soldaten haben.

Unternehmen Scapa Flow vom 16. März 1940, ein neuer Gedenkstein hat sich zu dem Monument dieses Feldzuges gefügt, in dessen Schatten eines Tages — nach den Worten des Führers — „der glorreichste Sieg der deutschen Geschichte“ stehen wird. Wir daheim und wir an der Front werden alle, alle daran arbeiten.

Deutsche Kampfflieger über der Themsemündung

Von Sonderführer Kleingärtner

Der Gruppenkommandeur hat die Besatzung der Einsatzstaffeln zur Besprechung befohlen. Draußen, auf weitem, vereistem Rollfeld eines der vielen Fliegerhorste an der Nordseeküste unseres Reiches donnern die Motoren der startklaren Flugzeuge.

Die Aufgabe des Tages heißt: Bewaffnete Aufklärung gegen die Küste Englands. Die Aufträge sind an die Staffeln und Ketten verteilt. Den schwierigsten Abschnitt hat die Führerkette, die heute mit zwei Flugzeugen am Einsatz beteiligt ist, übernommen: Die Kontrolle der Themsemündung. Es riecht verdammt nach Flak und Jägern!

Kurze Zeit danach fliegen die beiden He 111 über die offene See der sinkenden Sonne zu.

Die Besatzungen, in manchem Flug gegen Polen und England erprobt, sind glänzend aufeinander abgestimmt. Ein Begriff, der über allem steht, schweißt das Können aller zu einer unzerbrechlichen Einheit zusammen: die Fliegerkameradschaft der Tat!

Längst haben wir die deutschen Vorpostenboote hinter uns gelassen, nur vereinzelt kreuzt noch ein Dampfer unseren Weg. Das Flugzeug läuft genau auf Kurs. Das Flugzeug zieht seine einsame Bahn über der Nordsee. Doch was ist das? Vor uns liegt ein Küstenstreifen, eben brausen wir über ein Feuerschiff hinweg. Ein kurzer Blick auf Karte, Uhr und Kurs. Kein Zweifel: Wir sind dicht vor der französischen Küste!

Nach wenigen Augenblicken ist der neue Kurs auf Englands Küste eingestellt. Jetzt gilt es! Das Ziel liegt vor uns, zur Themsemündung.

Die Besatzung fiebert den nächsten Minuten entgegen. Vor uns senkt sich der Feuerball glutrot ins Meer. Da, der Leuchtturm von North-Vorland taucht vor uns in der Dämmerung auf, England!

In steiler Kurve zieht der Flugzeugführer das Flugzeug in der Richtung zur Themsemündung. Ein Lebensnerv zur Zentrale Großbritanniens liegt unter uns. Deutsche Kampfflieger über der Themse!

England, spürst du es nun?

Es gibt keine Insel mehr . . .!

Da, es wird Wirklichkeit; Schiff auf Schiff liegt in der Bucht. Deutlich zeichnen sich die Kästen, große und kleine, in der sinkenden Dämmerung ab. 10, 20, 30 Handelsschiffe aller Art und Klassen sind es. Unsere beiden He. brausen von Kahn zu Kahn, um den fettesten aufzustöbern. Es scheinen auffallend viele neutrale dabei zu sein!

Schon sind wir über die Bucht hinweg. Drüben zeichnet sich das englische Festland in harten Konturen gegen den Abendhimmel ab. Harwich muß da irgendwo liegen, sagt uns ein schneller Blick auf die Karte.

In weiter Kurve fliegen wir die Bucht aufs neue an. Ein Dampfer, ein fetter Bursche, hatte es uns angetan. Ist mindestens 5000 Tonnen groß. Er fährt nach Sonnenuntergang ohne Positionslichter, muß also ein Engländer sein. Auf ihn und hinein mit ihm in Churchills Massengrab! Verdammt, er setzt die Lichter, ein Neutraler — wirklich? Keiner von uns glaubt es in dieser Sekunde. Doch Befehl ist Befehl. Wir müssen die Kennzeichen der Neutralen achten und sausen zum nächsten. Zeitverschwendung! Er liegt schon auf Grund. Tiefer geht's hier nicht. Es reicht auch hin!

Was ist das nun für ein neuer Trick? Eine Antenne von Boje zur Boje? Irrtum? Eine Antenne von Mast zu Mast! Nur vom Schiff ist nichts mehr zu sehen. Es liegt auf Grund, nur die Antenne ist noch nicht geerdet!

Weiter über zwei kleine Kähne — lohnt nicht die Mühe — dahinter ist gleich ein größerer. Pech — Prien muß vor uns dagewesen sein. Auch dieser Pott liegt auf Grund. Englands Schiffsfriedhof! Viel Spaß auch weiterhin für Herrn W. C. und die englische Zufuhr.

„Achtung, Jäger!" der MG.-Schütze schreit es in die Leitung. Jäh fährt der Kopf des Kommandeurs herum,

der bezeichneten Richtung zu. Stimmt, da kommt so ein Bursche im Tiefflug dicht über der dunklen Wasserfläche dahinbrausend auf uns zugeflogen. Noch ist er einen guten Kilometer von uns entfernt. Es ist keineswegs der einzige, wie wir bei einer schnellen Wendung erkennen, sechs weitere Jäger halten genau auf die Themsemündung zu.

Nichts als türmen, heißt die Parole. Wir wollen die englischen Schiffe in ihrem Massengrab doch lieber unter sich lassen. Ein einziges Naziflugzeug unter so vielen ehrwürdigen Demokratenwracks — wir verzichten.

Unser Flugzeugführer, die unangenehme Überraschung im Nacken, verantwortlich für die Maschine und das Leben der Besatzung (keiner möchte in diesem Augenblick in seiner Haut stecken), hat die Kiste mit einem Sprung dicht über das Wasser gedrückt und fliegt los, was die Motoren hergeben. Bravo, die Burschen sind abgehängt, der Dunst über dem Wasser hat uns verschluckt, bevor sie heran waren.

Unsere zweite Maschine ist in anderer Richtung abgeflogen, wie wir dann auf dem Rückflug feststellten, ebenfalls mit Erfolg.

Noch haben wir unsere Bomben. Vorsichtig wittern wir nach allen Seiten, vorsichtig pirscht sich der Kommandant und seine Besatzung wieder an das Schiff heran. Dieses verdirbt uns das Spiel mit dem Setzen der neutralen Farben und dem Aufflammen der Positionslampen. Holländer, Belgier — den Farben nach — doch was steckt dahinter. Engländer? Verdammt! Schon wieder Jäger! Diesmal gleich zwölf. Wenigstens sind sie noch in angemessener Entfernung. Gerade verschwinden sie in einer Wolke und schrauben sich hoch.

Nun aber endlich los und ab geht die wilde Jagd. Ehe uns die Jäger aufs Korn nehmen konnten, hat uns die Dunkelheit verschluckt. Im Westen hält sich das Abendrot noch eine Zeitlang als leuchtendes Band über dem Horizont.

Nacht wird es nun um uns. Die Sterne leuchten durch die Dunkelheit. Links vor uns leuchtete der Polarstern. Wir halten Kurs Nordost. An Bord klingt die Erregung

des Tages ab — eintönig singen die Motoren ihr Lied. Der Funker freilich hat Hochbetrieb. Er sucht auf bestimmter Frequenz die Peilung für den Heimatkurs. Weiter, immer weiter.

Schon wird das Erkennungszeichen nach unten geschossen, um den Bodenstellen die Heimkehr deutscher Flieger anzuzeigen. Bald wird vom Funker angefordert, das Landfeuer des Heimathafens aufleuchten. Dann setzen wir zur nächtlichen Landung an. Im Horst wird für einige Stunden Ruhe sein, bis im Morgengrauen der Einsatz von neuem beginnt.

Im Wehrmachtbericht aber sind am nächsten Tage soldatisch knappe Worte zu lesen: „Bewaffnete Aufklärung der deutschen Luftwaffe an Englands Küste."

Mit 220 Einschüssen in der Heimat glücklich gelandet

Von Hartmann

Nach einem Großangriff auf einen englischen Geleitzug in Richtung Scapa Flow kehrte die Staffel nach Hause zurück. Nur ein Flugzeug wurde zunächst vermißt gemeldet. In der Nacht aber noch landete es auch wieder im Heimathafen, und seine Besatzung konnte melden, daß sie einen großen englischen Dampfer von 6000 Tonnen versenkt habe. Das Flugzeug wurde dabei allerdings von der feindlichen Abwehr schwer getroffen, konnte aber dennoch den Heimflug schaffen. Dieser Heimflug unter erschwerten Umständen zeigte wieder einmal die Leistungsfähigkeit deutscher Flieger und ihrer Flugzeuge. Dieses Kampfflugzeug wurde kurz nach dem Angriff auf einen Sechstausender von englischen Jägern angegriffen und schwer beschädigt. Es konnte aber dennoch die Heimat erreichen. Die Besatzung: Feldwebel L., Flugzeugführer, Feldwebel W., Beobachter, und Unteroffizier F., der Bordmechaniker, kehrten wohlbehalten zurück. Der vierte Gefreite B., der Funker, der im Heckstand saß, ist im Luftkampf gefallen. Die drei Überlebenden erzählen, wie sich alles abspielte.

„Wir starteten nachmittags von unserem Horst und flogen im Verband nach Scapa Flow. Es war ziemlich wolkenlos, und wir erreichten nach etlichen Flugstunden den Geleitzug. Wir sahen vor uns eine Unmenge von Schiffen, begleitet von Kriegsfahrzeugen, Kreuzern, Zerstörern usw. Wir waren die äußerste Maschine links. Mein Flugzeugführer hielt auf den Geleitzug zu, und als wir näher herangekommen waren, suchten wir uns den besten und dicksten ‚Pott' aus. Der erste war uns zu klein, also nahmen wir den nächsten, den Sechstausender, den wir angriffen und mit Bomben belegten. Wir sahen noch die zwei Einschläge im Vorschiff und wußten, daß wir also gut getroffen hatten.

Ich lugte gerade nach den englischen Kreuzern aus, da rief mein Flugzeugführer plötzlich: ‚Zwei Jägern von vorn', als im gleichen Augenblick auch schon der Ruf von hinten durchkam: ‚Jäger von hinten', das bedeutete also auch einen Angriff von hinten.

Das Flugzeug wurde also von vier englischen Jägern angegriffen. Zwei griffen von vorn an, zwei von hinten.

Zum Überlegen hatten wir natürlich in diesen Augenblicken keine Zeit. In solchen Momenten muß man sich mehr auf seinen Instinkt verlassen, und so ging es auch uns. Wir haben wohl auch mit viel Glück das Richtige getroffen. Der Flugzeugführer zog die Maschine so stark es ging, ohne daß sie runterfiel. Dabei bemerkte er aber schon, daß die Kühlwassertemperatur schnell in die Höhe ging. Trotzdem schob er Vollgas hinein, denn er bemerkte, wie die Jäger immer näher kamen. Es gelang auch, das Flugzeug in die Wolken hineinzuziehen. In diesen Augenblicken setzte aber der rechte Motor infolge eines Treffers aus; er fraß sich fest. Der Flugzeugführer konnte die Maschine nicht mehr nachdrücken, und wir fielen aus den Wolken wieder fast senkrecht heraus.

Der Bordmechaniker befand sich im Heck und hatte gleich beim ersten Angriff gesehen, wie unser Heckschütze getroffen wurde. Er schoß sofort vom Heckstand aus weiter. Wir bekamen aber von den angreifenden englischen Jägern viele Treffer. Drei Einschüsse gingen hinten in den Feuerlöscher hinein, einer der Treffer ging durch den Stiefel des Bordmechanikers, brachte ihm aber keine Verletzungen bei.

Inzwischen waren auch sämtliche Instrumente zerschossen worden, unter anderem auch die Umdruckanlage. Wir befanden uns jetzt natürlich in den größten Schwierigkeiten.

Das Flugzeug stürzte also fast senkrecht auf das Meer hinab. Man konnte meinen, das sei das Ende. Aber in Wirklichkeit haben wir uns doch noch lebend wiedergefunden. Der rechte Motor qualmte und die ‚Latte' *) stand. Wir stürzten aus 800 Meter bis auf 50 Meter ab, da konnte der Flugzeugführer die Maschine wieder abfangen.

---

*) Luftschraube.

Zunächst war uns nicht klar, wo wir uns befanden, und wir wußten noch nicht, wohin wir flogen. Wir blickten auf den Kompaß und mußten sehen, daß der gute Kompaß auf Norden stand. Wir dreht das Flugzeug links, wir drehten es rechts, aber der Kompaß rührte sich nicht mehr. Wir hatten noch einen kleinen Notkompaß, aber man kann sich denken, daß man mit so einem kleinen Marschkompaß in der Maschine nur wenig anfangen kann. Immerhin, wir hatten nichts anderes, und so mußten wir uns mit ihm behelfen. Die Lage war nun folgendermaßen: Das Flugzeug hatte, wie wir später feststellten, 220 Einschüsse. Der rechte Motor war ausgefallen. Das Seitensteuer klemmte, und wir befanden uns in 50 Meter Höhe über dem Meere. Wir mußten also eigentlich mit dieser Trefferzahl und ohne die nötigsten Instrumente als verloren gelten. Aber wir suchten zu retten, was zu retten war, und es gelang uns auch, das Flugzeug wieder nach Hause zu bringen.

Die Stunden des Rückfluges werden uns ewig im Gedächtnis bleiben. Durch die Klemmung des Seitenruders brauchte der Flugzeugführer seine ganze Beinkraft, um das Flugzeug geradeaus zu halten. Nach etwa drei Stunden bekam er ein derartiges Zittern in den Knien, dazu noch einen Wadenkrampf, so daß er glaubte, die Maschine nicht mehr halten zu können. Außerdem taten ihm die Augen furchtbar weh, weil wir dicken Nebel hatten mit Regen und Schnee.

Ich saß hinter ihm und sah, daß er unbedingt Hilfe gebrauchte, daß er fast fertig war, zumal seine Beine schon eingeschlafen waren. Da wir nicht in der Lage waren, Stricke herbeizuschaffen, mußten wir von den Kopfhörern die Verlängerungsschnüre abreißen und diese um die Ruder wickeln. Da ich hinten saß, habe ich immer stark mitgezogen, so daß der Flugzeugführer wenigstens eine kleine Erleichterung hatte.

Dann kam endlich der so lang ersehnte Augenblick. Die Küste haben wir noch nicht gesehen. In der Ferne sahen wir zunächst ein kleines Licht aufblitzen. Ungefähr darauf nahmen wir unseren Kurs, und als wir näher herankamen,

stellten wir fest, daß wir in der Nähe von Helgoland waren. Und nun ging es an die Landung. Jetzt wußten wir aber nicht, wie wir landen sollten. Wir hatten Nebel und konnten auch die Höhe nicht feststellen. Wir schossen Leuchtraketen ab und beobachteten, wann sie im Wasser verlöschten, um so einen ungefähren Anhaltspunkt zu haben. Wir überlegten nun aber, der Sprit *) reicht noch bis zur Küste aus, und so sind wir dann auch noch bis zur Küste geflogen. Nach einiger Zeit sahen wir wieder ein Licht aufblitzen. Dieses haben wir angesteuert und erkannten denn auch eine Stelle, an der wir landen konnten.

Wir glaubten nicht, daß es gelingen würde, eine glatte Landung zu machen, denn sie war noch das Schwierigste von allem. Ein Scheinwerfer von der Küstenflak hat uns dabei geholfen. Er beleuchtete die Fläche, die vor unserem Flugzeug lag. Der Wettergott hatte nun auch ein Einsehen, denn es wurde etwas lichter. So konnten wir endlich das Wattenmeer sehen. In geringer Höhe — ein paar Meter über dem Boden — über Land zu fliegen, wäre bei den Landhindernissen kaum gut gegangen. Aber dann hatte uns der Kamerad mit dem Scheinwerfer den Boden angeleuchtet. Die Landung war dadurch möglich geworden. Sie ging ohne Bruch vonstatten. Es war gerade Ebbe. Es ruckte nur ein-, zweimal, und damit ... war dieser Flug zu Ende.

Fast wollten es die Kameraden nicht glauben, daß wir wieder da waren. Ich hatte unterwegs schon versucht, Funkverkehr herzustellen, was mir aber nicht gelungen war. Ein Oberfeldwebel meiner Staffel, dem ich unsere Ankunft durch Fernsprecher mitteilte, glaubte es nicht, daß wir zurückgekommen waren, daß ich es war. Erst als ich ihm sagte: ‚Du Holzkopf', da wußte er, daß ich es war."

---

*) Betriebsstoff.

Auf U-Boot-Jagd

Von Oberleutnant Otto Paust

Wir suchen den Feind! —

Seit zwei Stunden sind wir unterwegs. Mit dem Jagdfieber, wie es nur der Jäger kennt, der hinter seiner Beute her ist, sie so lange sucht, bis er sie aufgespürt hat, packt und vernichtet.

Wir suchen den Feind! Mit großer Geschwindigkeit rasen wir dahin. Wir kreisen nicht adlergleich in gewaltiger Höhe einsam im riesigen Raum, wir suchen nicht den Feind zu fassen im All der Himmelskuppel. — Unser Gegner verbirgt sich in der Tiefe des Meeres. Unsere Beute versteckt sich unter den Wellen, im ewigen Dunkel der Wasser. Der Blick dringt tief hinein in die dunkle Masse Meer. Nur wenige Meter über dem Wasserspiegel dröhnt unser Flugzeug dahin. Fast — so scheint es — berühren die Schwimmer die Wellenkämme. Und in den steilen Kurven, die wir beim Wenden fliegen, hat es den Anschein, als stieße die Tragfläche hinab ins Wasser.

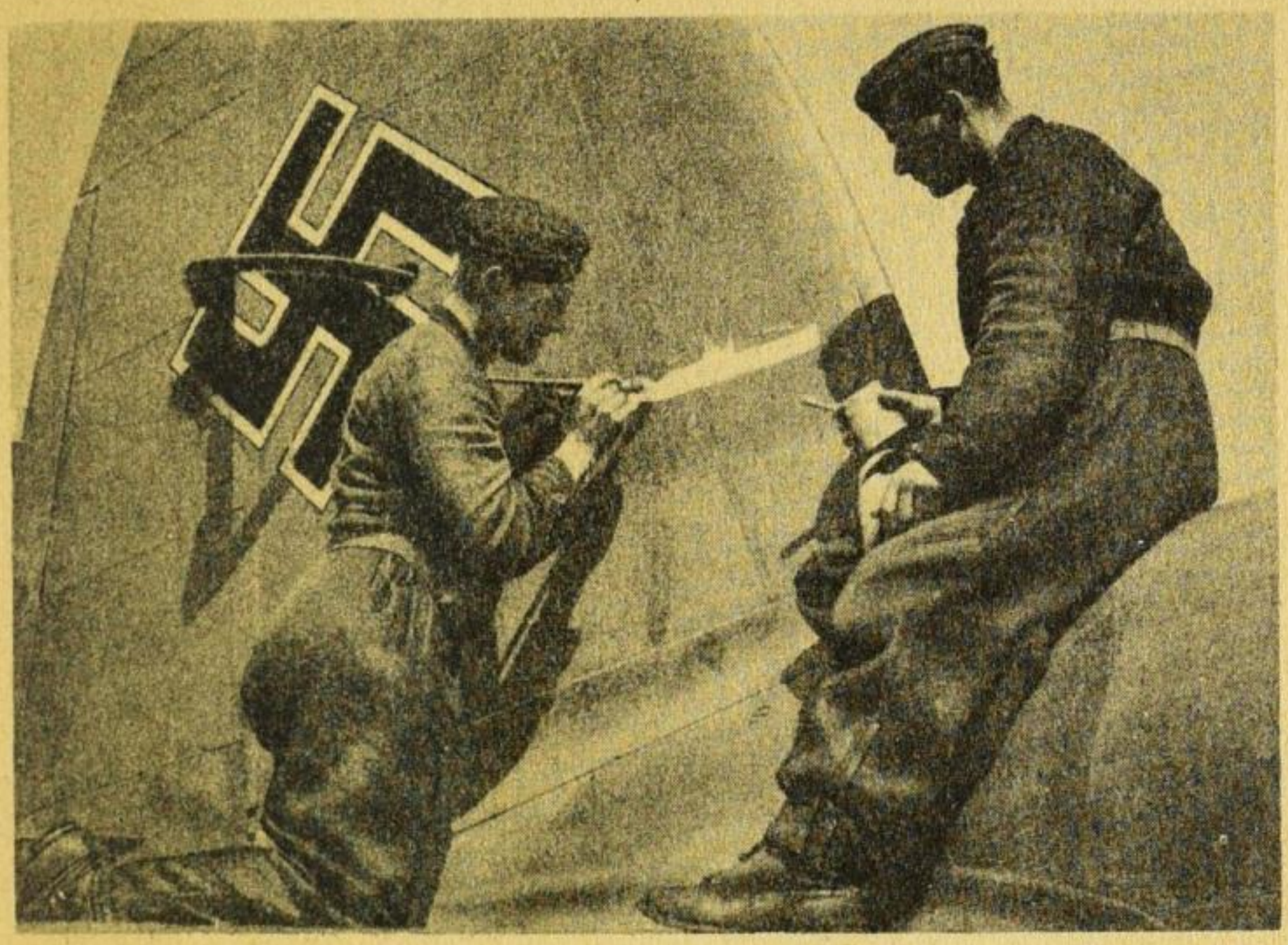
Doch Wasser ist härter als Land, sagt der Flieger, und er weiß, daß nichts von Mensch und Maschine übrigbliebe, verlöre er bei dieser Geschwindigkeit nur für den Bruchteil einer Sekunde sein Schätzungsvermögen. Der Wille, so dicht an diesem Feind zu sein, erfordert die letzte Anspannung aller Nervenkraft und höchste Auswertung fliegerischer Geschicklichkeit.

Wir suchen den Feind!

So wie Kameraden von uns ihn gestern fanden und trafen, ihn vorgestern aufspürten und vernichteten, so wollen wir heute ihn stellen und — treffen. Wir wissen, daß der Feind einsam und verborgen lauert. Irgendwo im weiten Raume des Meeres liegt er heimtückisch zum Angriff bereit. Nur die gewaltige Geschwindigkeit unseres Flugzeuges, die große Kampferfahrung der Besatzung und der eiserne Wille zum Erfolg können hier zum Ziele führen. Sobald wir im ewigen Wechselgang der Wogen die Schaum-

spur eines Sehrohres erkennen, ist der Feind verloren. Oder wenn wir Glück haben, werden wir das englische U-Boot selbst zu Gesicht bekommen. Es ist klar, wir brauchen auch Jagdglück, denn der Feind ist vorsichtig und liegt so tief wie möglich unter dem Spiegel des Meeres.

Seit Stunden stoßen wir hin und her. Kein Mann der Besatzung läßt während des Fluges das Meer, soweit er



Dieses Flugzeug versenkte ein U-Boot

es von seinem Platz aus überschauen kann, aus dem Auge. Wie ein blauer, stählerner Schild liegt das Meer im Sonnenlicht. Darüber ein heller Himmel im Morgenglanz der Sonne. Keiner denkt an Gefahr, die vom Feinde aus der Luft droht. Niemand fürchtet um sein Ich. Jeder ist auf seinem Posten, auf der Suche nach dem Feind in der Tiefe. Mit unserer Waffe wollen wir die Gefahr bannen, die den Kameraden droht, die auf unseren Schiffen feindwärts ziehen. Und je kühner unser Flugzeug an den Meeresspiegel herangeht, je gründlicher es das riesige Kampffeld absucht, desto größer ist die Aussicht auf den Erfolg.

Da geschieht es: unser Steuerbordmotor setzt aus. Für den Bruchteil einer Sekunde gerät das Flugzeug ins Hängen, wird „schwer" und droht, sich in Wellen zu bohren. Der Flugzeugführer will es in die Höhe reißen, und mit einem Motor es über Wasser halten — vergebens. Im letzten Augenblick bewahren seine Geistesgegenwart und sein fliegerisches Können uns vor schwerem Bruch. Im letzten Augenblick aber auch retten uns die Kunst der Konstrukteure und die Gediegenheit deutschen Materials vor dem Tode. Hart stößt das Flugzeug aufs Wasser, springt und stößt wieder auf. Ein Zittern geht durch das ganze Flugzeug, dann rollt und stampft es auf den Wogen, gleich einem Schiff in schwerem Seegang. Und dann ist die Stille und Weite der Wasser um uns. Himmel und Meer, ringsum die erhabene Stille der Einsamkeit. In riesigem Rund trennt der Horizont die Elemente.

Wir haben keinen Augenblick auch nur ein Gefühl der Furcht gehabt. Und dennoch empfinden wir jetzt den Dank, der dem Konstrukteur, dem Arbeiter, der umsichtigen Schaffenskraft der Heimat gebührt. Was wären wir jetzt ohne die Sorgfalt, Gründlichkeit und Genauigkeit deutscher Werkarbeit. — — — Daß allerdings ein Motor auch einmal aussetzt, können wir niemandem zum Vorwurf machen. Das Aussetzen eines Motors kommt in den besten Flugzeugfamilien der ganzen Welt vor.

Der Bordfunker hat bereits den Spruch zusammengestellt, der unseren Gruppenkommandeur von der Notlandung unterrichtet. Und dann zuckt der Funkspruch in den Äther. Hilferuf, Störungsgrund. Werden wir Antwort erhalten? Sekunden später ist sie schon da. Wir sollen auf Kurs bleiben, falls wir das, mit einem Motor treibend, können. Man wird uns Hilfe schicken. Pfeifend stoßen die Morsezeichen aus dem Empfänger.

Diese knappe Nachricht — ein Wort selbstverständlicher Kameradschaft.

Nach zweistündigem Warten meldet sich der Hunger. Und wir brechen eine Büchse des Notproviants auf.

Trinkwasser, Keks, Kognak, viel Schokolade, genügend Zigaretten und Streichhölzer. Es darf geraucht werden!

„Tja, Hermann Göring sorgt für uns!“ sagt der Funker lächelnd. Auf solch dankbares Wort aus Soldatenmund in solcher Stunde darf auch ein Generalfeldmarschall stolz sein. Nach vier Stunden, die wir nun schon auf hoher See „schwabbern“, besucht uns ein Kamerad. Sein Vogel umkreist uns suchend und sichernd. Wir sitzen zu Dritt auf der Haube des Führersitzes und winken ihm frohe Antwort. Wenn jetzt der Engländer uns ahnen oder ein britisches U-Boot sich aus der Tiefe wagen würde! Es feuerte uns in Stücke. Unser Kamerad in der Luft löst uns nun in der U-Boot-Jagd ab, nachdem er in engen Kreisen sich überzeugt hat, daß wir wohlbehalten sind, Flugzeug und Mannschaft.

Ein großes Erlebnis, ein großer Triumph werden uns noch zuteil: ein schnelles, schnittiges Wasserflugzeug stellt den Feind, den wir gesucht. In pfeilschnellem Fluge hat es das britische U-Boot erspäht, im Augenblick, da die Oberkante seines Turmes wegtauchte. Der verräterische Schaumstreifen mit dem schmalen Ölstrich entgingen dem Beobachter nicht. Schon zieht das Flugzeug einen sichernden Kreis. Wir wissen nun, daß jetzt die Bombe fallen muß, sobald nämlich das Flugzeug sein Ziel wieder gerade anfliegt.

Ein fallender Schatten löst sich unten aus der Tragfläche und trifft den Wasserspiegel. Fast gleichzeitig mit dem Einschlag erfolgt die Detonation. Sie ist so gewaltig, daß sie einen Teil der Rumpfbespannung des Flugzeuges beschädigt. Der ungeheure Luftdruck stößt dröhnend gegen die Schwimmer und den Flugzeugrumpf. Ein Zittern geht durch die Maschine. Eine Bombe kleineren Kalibers hat genügt, den Briten zu zertrümmern. Nichts ist geblieben, als der riesige Zirkel brodelnden Gischts, der lange noch als grauweißer Fleck schillernd und brausend das Grab der Briten bezeichnet. Viele Stunden später nimmt uns ein herbeigerufenes Kriegsschiff ins Schlepp, das uns — in Erfüllung anderer Aufgaben weiterfahrend — dann an

einen neutralen Handelsdampfer abgibt. Nun erst wissen wir, wird uns bewußt, daß wir schiffbrüchig sind, sonst dürfte uns ja nicht ein Neutraler helfen. Nach langer Fahrt werden wir von einem deutschen Flugsicherungsschiff übernommen, Mann und Flugzeug auf hoher See, innerhalb von zehn Minuten. Es klappt alles wie im Manöver.

Und erst, als wir alles verstauen an Hilfsgerät, was wir während des kleinen Schiffbruches benötigten, Megaphon, Signalflaggen, Schleppanker, Schleppseile, die Reste vom Notproviant, da wird uns klar, wie reich, vorsorglich und umsichtig unsere Flugzeuge ausgestattet sind, in welch umfassender Weise für den deutschen Soldaten überhaupt gesorgt ist.

„Tja, Hermann Göring . . .“ muß ich denken, als ich zwanzig Stunden nach unserem Start mich schlafen lege.

Bomben auf London *)

Von Major Klimke

„Wie Sie sich erinnern werden, hatten mein ‚Franz' und ich immer sogenannten ‚Unternehmergeist'' und versuchten verschiedene aus dem Rahmen der täglichen Flugaufträge fallende Flüge durchzuführen.

So faßten wir auch eines Tages den Entschluß, London einmal zu besuchen. Die uns damals zur Verfügung stehenden Flugzeuge hatten keine allzu große Reichweite. Wir mußten deshalb für die Strecke von unserem Flugplatz Handzaeme (Flandern) bis nach London Wetterverhältnisse abwarten, die unser Vorhaben begünstigten. Wir erkundigten uns nun jeden Tag, bei der in der Nähe liegenden Wetterstelle nach dem voraussichtlichen Wetter. Daß die Angaben der Wetterstelle nicht hundertprozentig zutreffen würden, war in Rechnung zu stellen.

So kam auch der 5. Mai 1917, als wir, mein ‚Franz' und ich, zur Wetterstelle gingen, um uns über die herrschenden Wetterverhältnisse zu unterrichten. Für unser Vorhaben war sehr günstiges Wetter. Bis 2000 m Winde aus Nordost und darüber nordwestliche Winde. Da wir den Flug für die Nacht angesetzt hatten und klare Vollmondnacht zu erwarten war, entschlossen wir uns, den geplanten Flug auszuführen. Wir meldeten dies unserem Abteilungsführer und dieser holte Genehmigung beim ‚Kofl' **) ein. Die Genehmigung wurde erteilt, und nun versuchten wir einige brauchbare Karten zu beschaffen, mußten uns aber mit unzulänglichen Unterlagen zufrieden geben. Nun wurden die weiteren Vorbereitungen zum Flug mit unserer Albatros C VIII getroffen. Alles nicht unbedingt nötige Gerät wurde ausgebaut, sogar das MG. Bomben wurden eingeladen und die Tanks voll Betriebsstoff gefüllt. Um 24.00 Uhr starteten wir im Beisein aller Kameraden der Abteilung 19 in Handzaeme. Um mög-

---

*) Ein Brief des ersten „Londonfliegers".
**) Abkürzung für „Kommandeur der Flieger" einer Armee.

lichst wenig Betriebsstoff zu verbrauchen, machten wir keine Platzrunde, sondern flogen gleich in Richtung Dünkirchen. Um ein Platzen der Betriebsstoffbehälter zu verhüten, hatte ich die Benzinpumpe, die bei vollem Tank zu viel Druck pumpte, nach dem Start, einige Zeit lang ausgeschaltet. Als wir die Küste bei Dünkirchen verlassen hatten und uns in etwa 2000 m Höhe über der Mitte des Kanals befanden, setzte plötzlich der Motor aus. Um festzustellen, woran dies lag, mußte ich die Instrumente beobachten. Die Instrumente waren ohne Beleuchtung. Mit Hilfe einer Taschenlampe stellte ich dann fest, daß der Druck heruntergegangen war. Meinem Franz rief ich zu: ‚Pumpen'. Nach einigen Stößen mit der hierzu vorgesehenen Handdruckpumpe lief der Motor wieder regelmäßig weiter. Beim Aussetzen des Motors hatte ich sofort kehrt gemacht, um bei einer ernstlichen Störung nach Möglichkeit die Küste des von deutschen Truppen besetzten Gebietes im flachen Geleitflug zu erreichen. Nachdem der Motor aber wieder einwandfrei lief, wendeten wir wieder in Richtung London.

Um nicht wegen Benzinmangels beim Gegner landen zu müssen, hatten wir uns vorgenommen, nur die Hälfte des im Haupttank befindlichen Betriebsstoffes für den Hinflug zu verbrauchen und die andere Hälfte sowie den Reservetank für den Rückflug zu benutzen. Wegen der mangelhaften Karten war die Orientierung trotz der klaren Vollmondnacht nicht sehr gut. Mehrmals wollten wir bereits umkehren, weil von London nichts zu sehen war. — Endlich lag es unter uns. Der nordwestliche Teil der Stadt war durch Wolken verdeckt, die südöstliche Hälfte war dagegen sehr gut zu sehen. In einer Höhe von etwa 4200 m drosselte ich den Motor, um möglichst wenig Geräusch zu verursachen und unbemerkt über die Stadt zu kommen. In weiten Schlangenlinien gingen wir langsam tiefer, um unsere Bomben zu werfen. Ein Bombenabwurfgerät befand sich nicht im Flugzeug. Die Bomben lagen auf dem Boden des Beobachtersitzes. Mein Beobachter warf diese nun einzeln über Bord, und ich verspürte seine Bewegungen

dabei sehr stark. Wir beobachteten die Einschläge der Bomben.

Bis zum Abwurf der ersten Bombe war von einer Abwehr durch Flak und Scheinwerfer nichts zu sehen. Jetzt fing jedoch die Flak vom Rande und der Mitte der Stadt an zu schießen, und ebenfalls tauchten überall Scheinwerfer auf. Durch die Schlangenlinien, die wir flogen und das geringe Geräusch, das wir verursachten, war anscheinend unsere Richtung schwierig zu bestimmen, denn die Flak schoß sehr schlecht, und die Scheinwerfer erreichten uns auch nicht. Wir kamen unbehelligt aus dem Bereich der Abwehr heraus und nahmen Richtung Heimat.

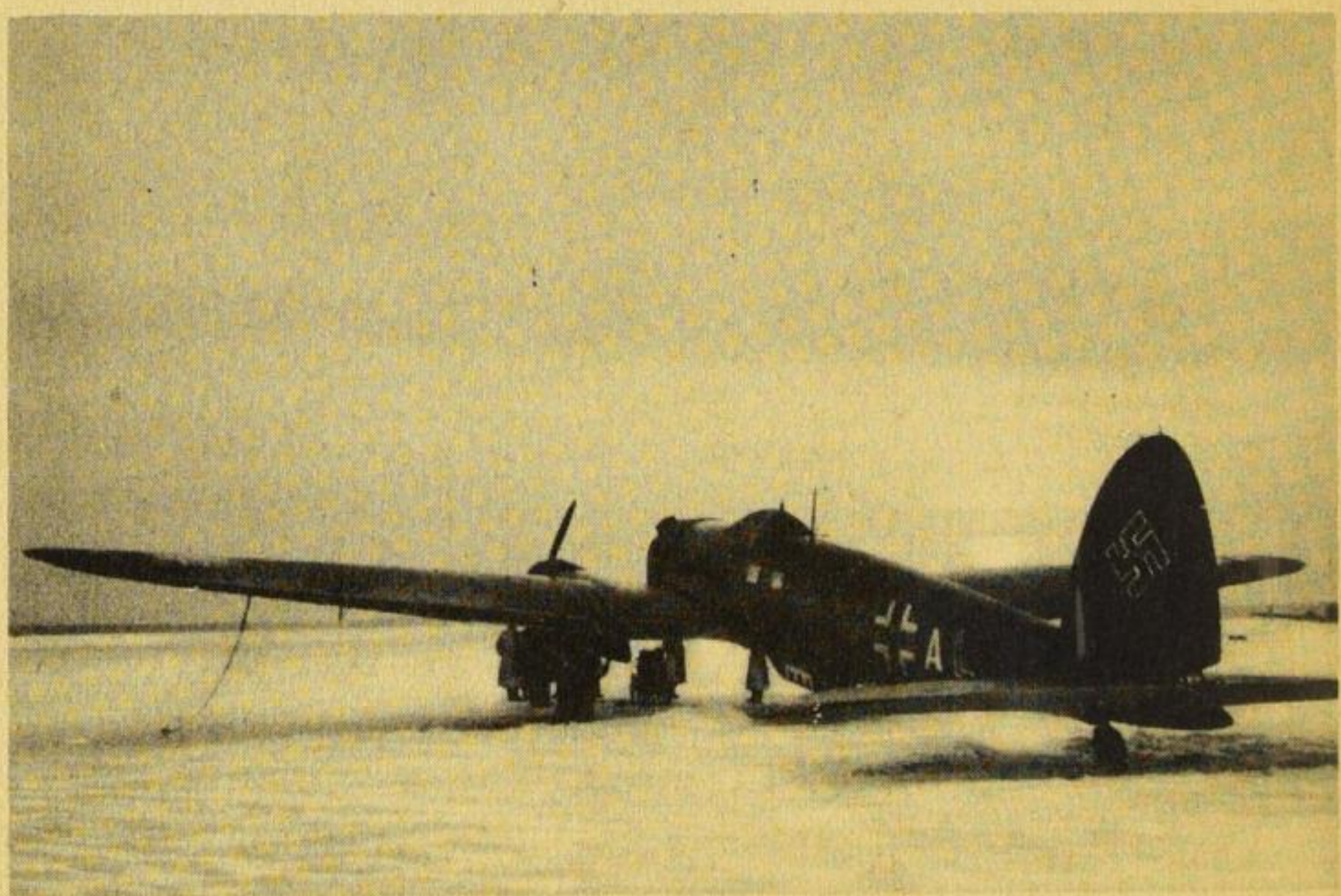
Als wir etwa 50 km von London entfernt waren, flogen wir in etwa 3500 m Höhe über der südöstlichen Küste Englands. Es war sehr böig, als wir in gleicher Höhe ein Licht sahen. Wir konnten uns jedoch nicht erklären, woher dieses Licht kommen sollte. Als wir uns darüber verständigen wollten, verschwand das Licht nach rechts, und nun erkannten wir im Mondlicht die Umrisse eines englischen Flugzeugs, das uns verfolgen sollte, aber uns nicht gefunden hatte. Da wir kein MG. hatten, konnten wir nichts unternehmen. Die vorher festgestellte ungewöhnliche Böigkeit war darauf zurückzuführen, daß wir in den Propellerwind des Engländers geraten waren.

Über dem Kanal konnten wir bereits das „Feuerwerk" der Front sehen und gingen nun in langem Gleitflug in Richtung auf Handzaeme herunter. Gegen 3.30 Uhr landeten wir glatt auf unserem Platz. Die verhältnismäßig kurze Flugzeit ist durch die Ausnutzung der günstigen Winde erzielt worden. Auf dem Platz empfingen uns unsere Monteure und beglückwünschten uns zu unserem gelungenen Fluge.

Wie sie sogleich feststellten, hätte der noch vorhandene Rest des Betriebsstoffes gerade noch für zehn Minuten Flug ausgereicht. — Der erste Flug eines deutschen Flugzeuges nach London war gelungen.

Nach einiger Zeit wurden wir zu dem neu aufgestellten England-Geschwader ‚Bogohl 3' versetzt. Mit diesem Ge-

schwader, das mit zweimotorigen Großflugzeugen ausgerüstet war, flogen wir noch siebenmal gegen England, und zwar bei Tage. Beim letzten Flug, an dem wir teilnahmen, obwohl wir schon wieder zu unserer alten Abteilung zurückversetzt waren, gelang es uns noch, über London einen englischen Jäger abzuschießen, der brennend abstürzte."



Tanken eines Kampfflugzeuges

Auszug aus dem Wehrmachtbericht über das 1. Kriegshalbjahr

September 1939 bis Februar 1940, vom 2. März

Die deutsche Luftwaffe war an der siegreichen Entscheidung des polnischen Feldzuges in hervorragender Weise beteiligt. Gleichzeitig mit dem Zerschlagen der polnischen Luftwaffe sicherte sie mit anderen Teilen den deutschen Luftraum im Westen. Ihre Überlegenheit hinsichtlich der Einsatzbereitschaft der Besatzungen und der Güte des Materials trat immer wieder in Erscheinung. Die auch bei ungünstigsten Witterungsverhältnissen gegen England und Frankreich durchgeführten Erkundungsflüge ergänzten die vorhandenen Unterlagen über die Maßnahmen des Gegners. In der Aufklärung gegen England gelangten die deutschen Flugzeuge trotz feindlicher Gegenwehr immer wieder bis zu den Orkney- und Shetland-Inseln.

Wiederholt wurden Angriffe auf feindliche Seestreitkräfte, bewaffnete Handelsschiffe und Geleitzüge durchgeführt. Es wurden 65 Schiffe mit rund 75000 Bruttoregistertonnen versenkt. Es handelt sich hierbei in der Mehrzahl um feindliche oder mit Banngut für England fahrende neutrale Handelsschiffe sowie um einige Schiffe britischer leichter Seestreitkräfte.

Durch Bombentreffer wurden außerdem schwer beschädigt und zum Teil zerstört 52 Schiffe mit rund 200000 Tonnen. Davon

40 britische Schiffe leichter Seestreitkräfte,
2 britische Kreuzer mit 15300 Tonnen,
2 britische Schlachtschiffe mit 63350 Tonnen,
1 britischer Flugzeugträger mit 22600 Tonnen.

Seit Kriegsbeginn sind die deutsche Luftabwehr und die Bodenorganisation in dem geplanten Umfang voll ausgebaut, der Flugmeldedienst eingespielt und erprobt, sowie Luftschutzmaßnahmen und Luftschutzeinrichtungen im ganzen Reich vervollkommnet worden. Wo der Gegner versuchte,

mit stärkeren Verbänden in das deutsche Gebiet einzufliegen, wurde er durch Jagd- und Flakabwehr erfolgreich abgewiesen.

Insgesamt wurden bisher 285 britische und französische Flugzeuge abgeschossen. Hinzu kommen 50 Flugzeuge eines britischen Flugzeugträgers, so daß die Gesamtverluste der Westmächte seit Kriegsbeginn mindestens 335 Flugzeuge betragen. Ferner wurden 9 feindliche Fesselballone abgeschossen.

Demgegenüber verlor die deutsche Luftwaffe in diesen 6 Monaten an der Westfront und über dem britischen Kampfraum insgesamt durch unmittelbare Feindeinwirkung 35 Flugzeuge und auf Feindflug verunglückt (Notlandungen, Abstürze usw.) 43 Flugzeuge.

Im sicheren Schutz der deutschen Wehrmacht konnte die Wehrkraft des 82-Millionen-Volkes voll entwickelt, die Wehrmacht weiter verstärkt und ausgebaut werden. Die bisherigen Kriegserfahrungen sind bei den drei Wehrmachtteilen für die weitere Führung des Krieges, für die Ausbildung und für die technische Vervollkommnung des Materials ausgewertet worden. Die Leistungen der deutschen Rüstungsindustrie sind durch die feindliche Blockade nicht gemindert, sondern zu einem Höchstmaß gesteigert worden. Stärkste Reserven an ausgebildeten Kämpfern aller Art sowie technischem Personal, an Waffen und Gerät stehen an der Front und in der Heimat zu weiterem Einsatz bereit.

Inhalt

Englands Luftwaffe 3
Der Luftkrieg gegen England im Spiegel der OKW.-Berichte 6
Aufklärung über See 34
Bewaffnete Aufklärung 37
Jagd über der Deutschen Bucht am 18. Dezember 1939 39
Die Luftkämpfe über der Nordsee am 18. Dezember 1939 42
Der Inseljäger 46
Bomben über Firth of Forth (16. Oktober 1939) ... 48
Ende gut, alles gut! 59
Alarm in Flamborough 72
Angriff deutscher Kampfflugzeuge auf einen englischen Geleitzug 76
Der Flug zurück 80
Erster Nachtflug gegen den Feind 91
„... es kam wie ein Unwetter über die Orkneys" ... 97
Deutsche Kampfflieger über der Themsemündung 100
Mit 220 Einschüssen in der Heimat glücklich gelandet 104
Auf U-Boot-Jagd 108
Bomben auf London 113
Auszug aus dem Wehrmachtbericht über das 1. Kriegshalbjahr September 1939 bis Februar 1940, vom 2. März 117

Limpert-1 Mark-Bücher

Gesamtauflage über 1 Million Stück

Bisher erschienen:

Hermann Adler
Unsere Luftwaffe in Polen
Umfang 128 Seiten
mit vielen Abbildungen

•

Walter Greiling
Chemiker kämpfen für Deutschland
Umfang 88 Seiten

•

Roland Buschmann
Hinter der Maginotlinie
Umfang 96 Seiten
mit vielen Abbildungen

•

Deutsche kämpfen in Spanien
Herausgegeben von der Legion Condor
Umfang 144 Seiten
mit vielen Abbildungen

•

Karl E. Markau
Englands Wirtschaft
Umfang 112 Seiten

•

Korvettenkapitän Giese
Die Kriegsmarine im großdeutschen Freiheitskampf
Umfang 104 Seiten

Hellmut Sommer
Völkerwanderung im 20. Jahrhundert
Umfang 96 Seiten
mit vielen Bildern

•

Albert Kropp
So kämpfen deutsche Soldaten
Umfang 128 Seiten

•

Oberstleutnant Liere
Pioniere im Kampf
Umfang 96 Seiten
mit vielen Abbildungen

•

Kurt Frowein / Wilfred von Oven
Schluß mit Polen
Umfang 128 Seiten
mit vielen Abbildungen

•

Kurt Maßmann
Die alten Männer wollten Krieg!
Umfang 80 Seiten

•

Joh. Splettstößer
Der deutsche Wirtschaftsraum im Osten
Umfang 112 Seiten

Bezug durch jede Buchhandlung!

Wilhelm Limpert-Verlag / Berlin SW 68

SLUB
Wir führen Wissen.

X X

SLUB DRESDEN
3 2902945